Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 75.

LA VIE AU GRAND AIR

TABLEAU Coupe Michelin

DITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
ISICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64,55-58

LES RECORDMEN DE LA St-SYLVESTRE

De nombreux prix d'aviation avaient leur échéance au 31 décembre. Nous publions la photographie de tous les triomphateurs

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28*
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les leurs au No plusieurs économies. 1o Une économie de 2 f les 52 numeros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2o Ils reçoi augmentation, un minimum de 3 numéros spéci ux ve

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme. PARIS

Le Livre de Sandow Gratuit !

Ce livre nouveau écrit par Eugène Sandow, universellement connu par sa méthode de culture physique démontre comment on peut, même en ne la pratiquant chaque jour que quelques minutes, acquérir la **santé**, la **force** et la **beauté**. Résultats surprenants. Nombreuses lettres de remerciements enthousiastes.

Offre Gratuite : Tout lecteur, qui nous écrira de suite recevra gratuit et franco un exemplaire rempli d'illustrations intéressantes.

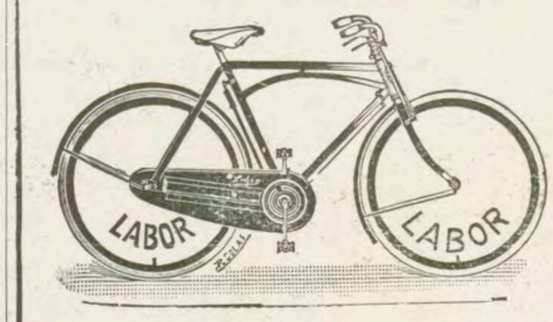
Sandows Dumb Bell Co. Rayon H. 70, Fbg. Poissonnière, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de **10f.**

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***



LABOR

Catalogue 48 pages franco.

23, Avenue du Roule

NEUILLY-SUR-SEINE

DANS UNE AUTO

VINOT DEGUINGAND

ON A TOUJOURS LE SOURIRE

le Succès de l'année :
le chassis 12 HP, 4 cyl. 6.500 Frs
catalogue franco

Bureaux & Usines 29 Quai National. Puteaux.

VOITURES A VENDRE

Dorénavant la Vie au Grand Air *publiera que semaine la liste, par ordre de puissance, des voitures à vendre signalées par rs propriétaires à l'attention des autres teurs.*

Les demandes d'insertion doivent être essées, 11, boulevard des Italiens, et npagnées de la somme de 2 fr. par ligne.

Alcyon, 2 baq. pointe course, cap. 1.500 f. MARGALET, 6, r. de Jarente (4e).

Grégoire 1910, 2 cyl., état neuf. ROGER, e Taylor, Paris.

HP Panhard, très jolie, 3 cyl. av. 3.900 f. spider, 2 places, parfait état de neuf, 22, rue Taitbout, Paris.

10 HP Peugeot, 4 cyl. 1911, châssis livrable sous huitaine. CORBIN, 23, r Desrenaudes, Paris.

12 HP Bayard, 4 cyl., coupé cond int., lant., faces. bout. acétyl. diss. B.R.C. TERRAT, Nog.-s.-M.

12 HP Unic Landaulet, 2 cyl. 1908, entièrement remis à neuf. Pressé. 2.900 f. GUERY, 81, rue Jouffroy.

12 HP Réelle occasion à saisir, 1 *ter*, rue de Sablonnière, Neuilly.

12-14 PH parf. état, 1.000 f. pièces de rech. 67, r. S-Dominique, Paris 3.500 f.

14 HP 4 cyl. mag. dble-ph., ent. lat., cap. p.-b. DESCHAMPS, 5 ter, rue Chalgrin (Etoile). Tél. 648-41. 2.900 f.

14-16 HP landaulet taxi Brouhot. VERBECQ, 31, rue Dulong. 2.200 f.

14-16 HP Chenard-Walcker 1907, 4 vit., lim. démont. S'adr. Concierge, 208, rue Saint-Maur. 3.600 f.

14-20 HP Renault 1907, d.-ph., revue à l'usine, état de neuf. 4.000 f. Henri ROMBEAU, 5, r. des Parclairs, Le Perreux.

16-20 HP Lorraine-Diétrich, 4 cyl. mag, soupapes commande 1904 radiat. nouv. mod. P. MENARD, 5, boulev. Gouvion Saint-Cyr, Paris. 1.500 f.

20-30 HP Renault légère, dble berline cuir gd luxe G. PAGNON, 91 bis, avenue des Ternes. Tél 628-44.

20-30 HP Renault 1909, limousine très b. état, mise en marche automatique, phares. Vve A. MATHIEU, 26, rue Buirette, Reims.

24 HP Occasion unique, limousine Ducommun, 4 cyl. parf. état, acc. HUARD, huissier, Reims. 1.800 f.

24 HP Motobloc, limousine 1908, cardan, jantes amovibles, accessoires. CORNET, notaire, Blangy-le-Château (Calvados).

30 HP Léon Bollée, double-phaéton, parfait état, accessoires. S'adresser 20, rue Brunel.

Grégoire 6 cyl., châssis long, avec garantie usine à vendre. — DE NABAT, 72, rue Mozart, Paris.

Voiture Peugeot 2 cyl., à cardan, magn. boug., carb Claudel. entr. latér., capot., phar., acc LEVASSEUR, 14, rue de Normandie, Paris. 2.950 f.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

AUTOLAK. Une légère friction remet à neuf l. vernis d. autos, carrosserie, meubles vernis, cirés, laqués. Boite essai 1 fr. fco. Ecr. AUTOLAK, 51, r. Turenne, Paris.

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

ON Y VOYAGE

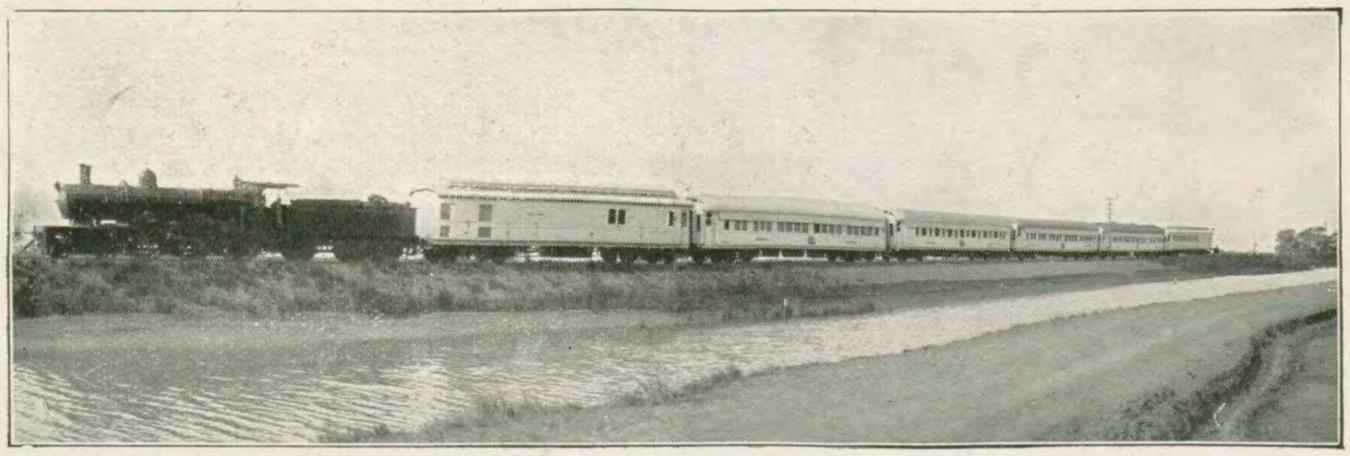
CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
en 4 heures 1/2
1re classe : 24 fr. 60
WAGON-RESTAURANT

Alexandrie au Caire
en 3 heures
1re classe : 22 fr. 65
WAGON-RESTAURANT



UN TRAIN DE LUXE

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE-VERSA
en 14 heures
par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR
avec WAGON-RESTAURANT
1re classe : 53 fr. 25
Supplément de Wagons-Lits dans le Train de luxe. . . . 25 fr. 90

LOUXOR-ASSOUAN ou vice-versa **en 6 h. 1/2 ; 1re classe : 23 francs. WAGON-RESTAURANT**

TRAINS A COULOIR & WAGONS-LITS & RESTAURANTS

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, DEMANDER AU
SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN AU CAIRE
LA BROCHURE ILLUSTRÉE
"L'HIVER EN ÉGYPTE", **envoyée GRATUITEMENT**

SE PROCURER LE
Nouveau Guide Illustré : *"COMMENT VISITER L'ÉGYPTE"*,
EN VENTE A LA
Librairie HACHETTE, 79, boulevard St-Germain, Paris *Prix : 3 fr.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, January 7th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

7 Janvier 1911 — N° 642
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

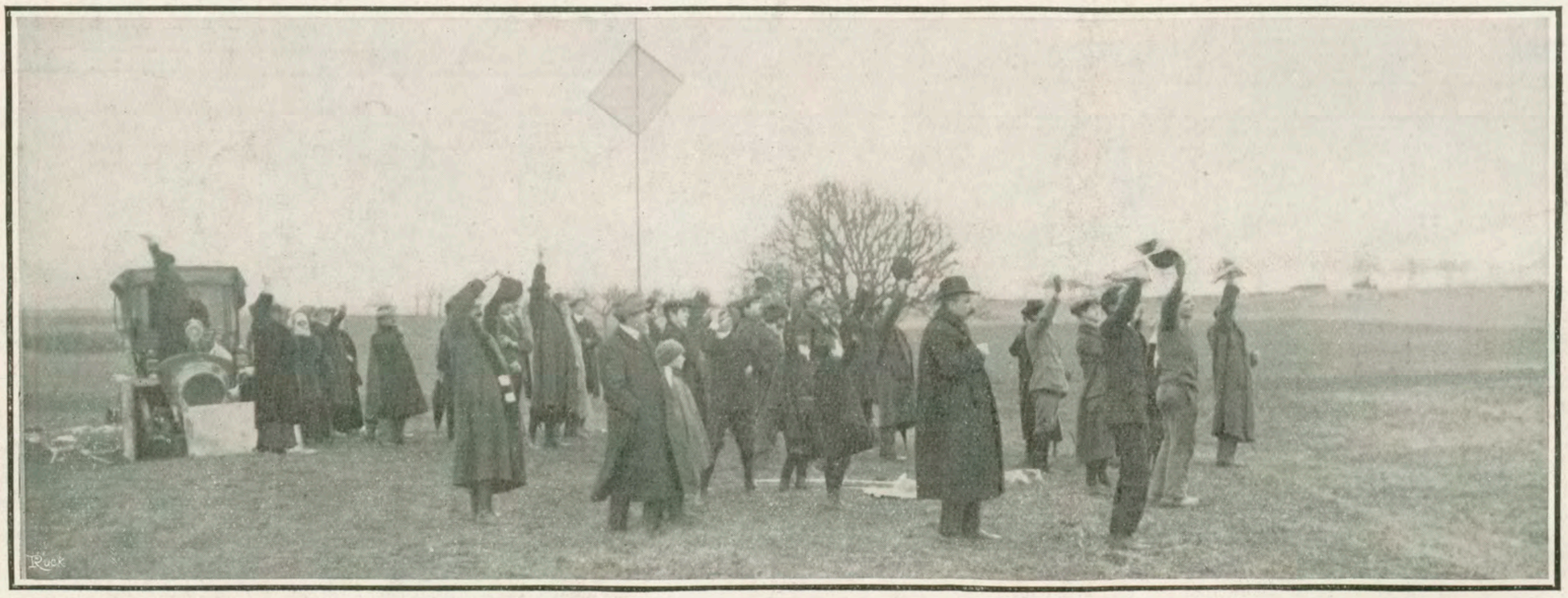
PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

WYNMALEN, LE HÉROS DE PARIS - BRUXELLES - PARIS

Le hollandais Wynmalen a définitivement conquis le prix de 100.000 francs pour le voyage Paris-Bruxelles et retour qu'il avait effectué les 16 et 17 octobre 1910 en compagnie de Louis Dufour. Il avait accompli le parcours total en 28 h. 39 m. 35 s. Mais son départ n'ayant pas été officiellement chronométré, une discussion s'engagea. Son raid fut homologué, mais en lui comptant le temps maximum alloué au voyage, soit 36 heures. Aucun autre aviateur ne parvint à effectuer l'aller et le retour. Détails techniques : biplan H. Farman. Magnéto Bosch.

LA COUPE MICHELIN

Malgré les nombreux assauts qu'elle eut à subir le dernier jourde l'année, la Coupe Michelin reste définitivement à Tabuteau pour 1910.



La foule acclame le recordman.

L'aérodrome de Buc où Tabuteau faisait ses essais de record n'est pas d'un accès facile. On n'y peut aller qu'en automobile; aussi le nombre des spectateurs était-il assez restreint. Mais ils suppléèrent à la quantité par la chaleur de leurs acclamations.

Après de nombreuses péripéties, la Coupe Michelin échoit pour 1910 à Tabuteau. On sait qu'elle est attribuée à l'aviateur qui, au 31 décembre, a couvert la plus longue distance sans escale.

Créée en 1908 par les frères Michelin, elle revint pour la première fois à Wilbur Wright. qui, aux Hunaudières, couvrit 124 kilom. 700 en 2 h. 20 m. 31 s., le dernier jour de l'année. En 1909. H. Farman se l'attribuait par un vol de 234 kil. 212, couverts en 4 h. 17 m. 32 s. 3/5.

Cette année, aucune tentative ne fut faite avant le meeting de Reims. Successivement, on l'attribua, pendant cette semaine de Champagne, à Olieslægers avec 392 kilom.; puis, quand on s'aperçut qu'il n'était pas qualifié, à Labouchère qui n'en avait fait que 340, mais pour être titulaire de la Coupe Michelin, il est nécessaire d'appartenir à un Aéro-Club reconnu. On s'avisa d'ailleurs, peu après, que Labouchère n'était pas davantage qualifié, au moment de l'épreuve. On l'avait confondu avec son cousin, qui était, en effet, membre de l'Aé. C. F. Ce fut donc Simon qui fut le premier détenteur du Challenge pour 1910, par un vol de 280 kilomètres pendant le meeting de Bordeaux. Aubrun le lui reprit quelques jours après sur le même terrain, avec 315 kilomètres.

Puis, ce fut l'accalmie ordinaire jusqu'aux derniers jours de l'année, personne ne tenant à couvrir des kilomètres pour le fugace honneur d'un titre éphémère, tous craignant aussi de donner à leurs concurrents leur mesure.

Enfin, Tabuteau s'y décidait le premier. Il couvrait le 28 octobre, dans un vol magnifique, 425 kilomètres en 6 h. 1 m. 35 s., enlevant à la fois le record de distance et celui de durée.

Le 18 décembre, Henri Farman s'attaquait à son tour à la tâche. Il réussissait à battre le record de durée, en volant pendant 8 h. 12 m., 47 s., mais il manquait la Coupe de 2 kilom. 100, par suite d'une erreur d'interprétation des signaux qui lui étaient faits.

Le 26 décembre, Legagneux était plus heureux. Il couvrait à Pau 515 kilom. 900 en 5 h. 59.

On a vu comment Tabuteau reprit son bien le 30 décembre. Il ne restait plus qu'un jour qui dut lui paraître bien long, car pendant cette journée du 31, à tous les coins de la France, les grands oiseaux blancs s'envolérent à la chasse du record. Mais, hélas! ils durent s'arrêter sans avoir pu l'atteindre.

Après Wilbur Wright et Henri Farman, Tabuteau inscrit son nom sur le socle de la Coupe glorieuse.

F.-A. Wheel.

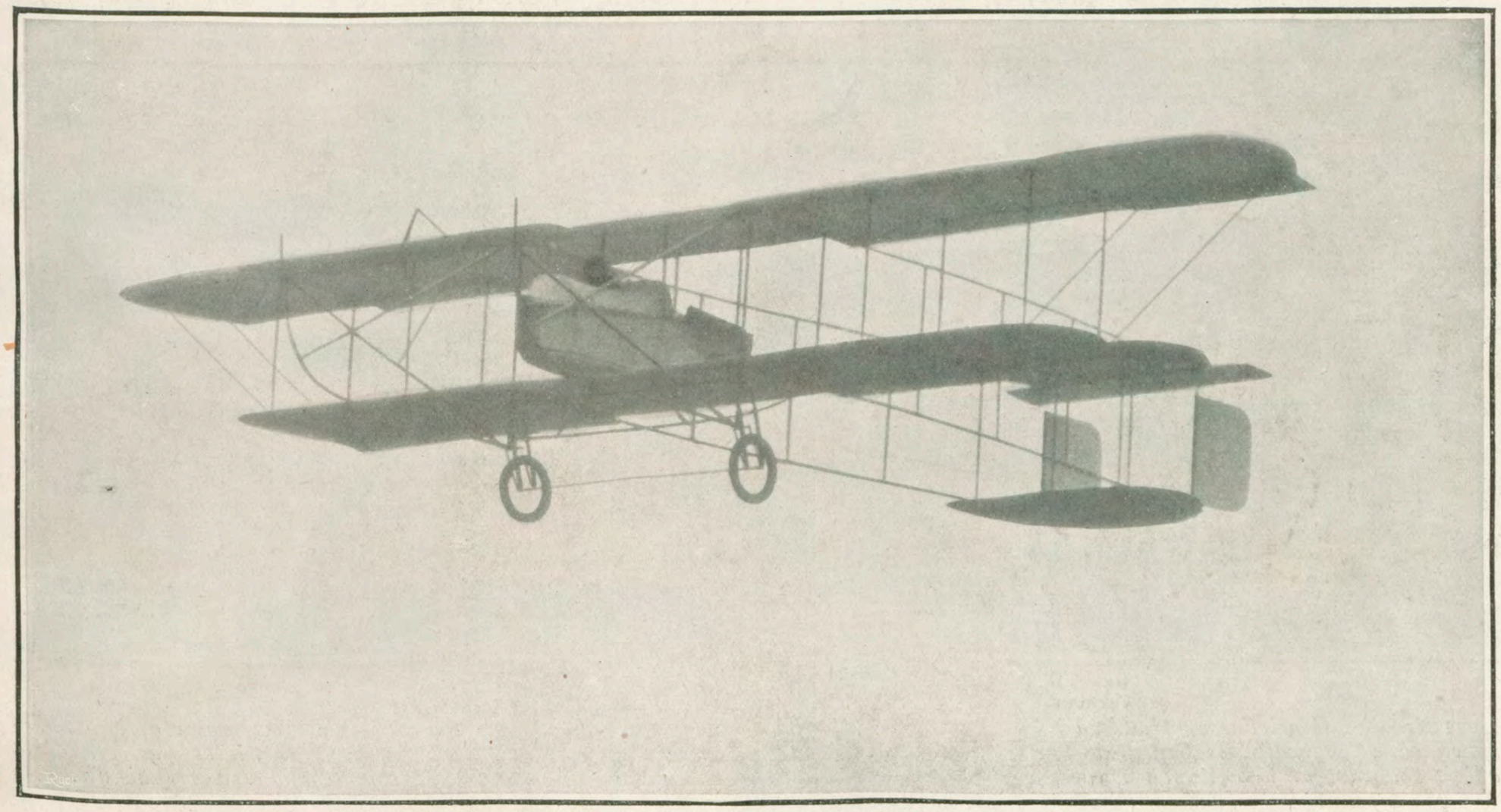
La cabine du chronométreur.

Le chronométreur Gaudichard et le commissaire de l'Aé. C. F. Fournier avaient installé leur poste d'observation dans un taxi-auto. L'aimable Mme Tabuteau venait y prendre les temps de son mari.

Les provisions de bouche.

Les moteurs d'aviation sont de grands mangeurs. Pour les faire tourner pendant six heures, il faut leur fournir nombre de bidons d'essence et pas mal de litres d'huile.

LA COUPE MICHELIN



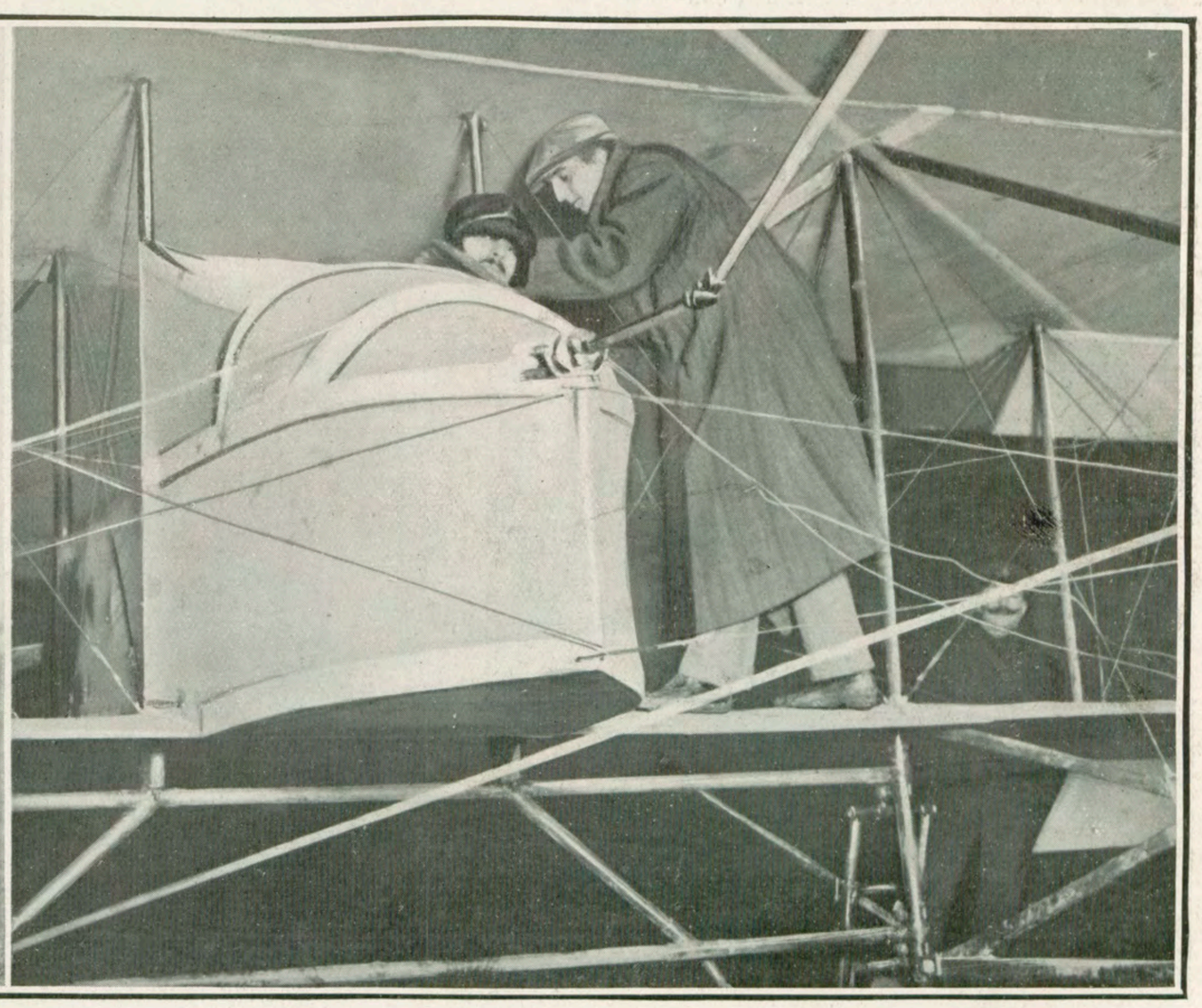
Tabuteau en vol.

Le 30 décembre, sur l'aérodrome de Buc, Tabuteau reprenait la Coupe Michelin que lui avait enlevée Legagneux. Il couvrait 584 kil. 735 en 7 h. 48 m. 31 s. 3/5. La saison longtemps défavorable aux expériences d'aviation commençait à désespérer le recordman.

Détails techniques : magnéto Bosch, fortes toiles Continental.

Graissez-donc !

Les mécaniciens de Tabuteau suivaient son vol d'un œil anxieux. L'un d'eux lui fait signe de graisser son moteur.

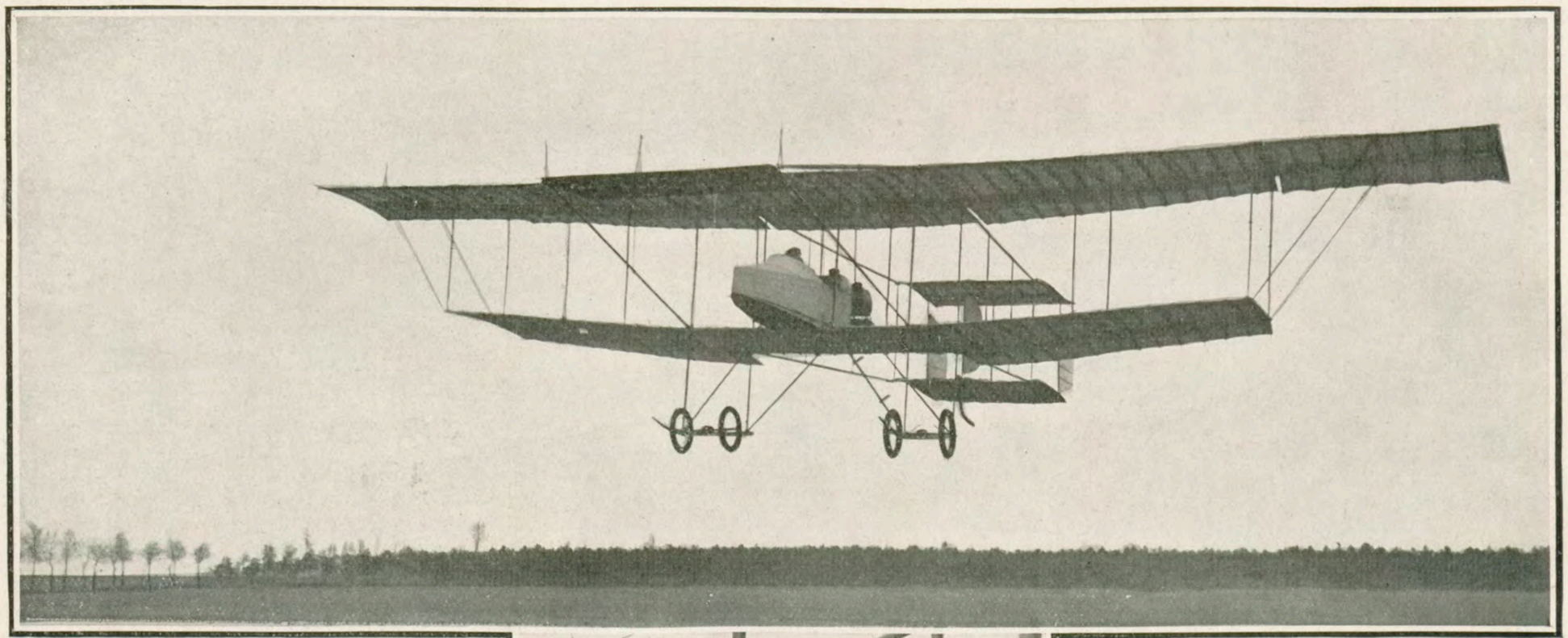


Avant le départ.

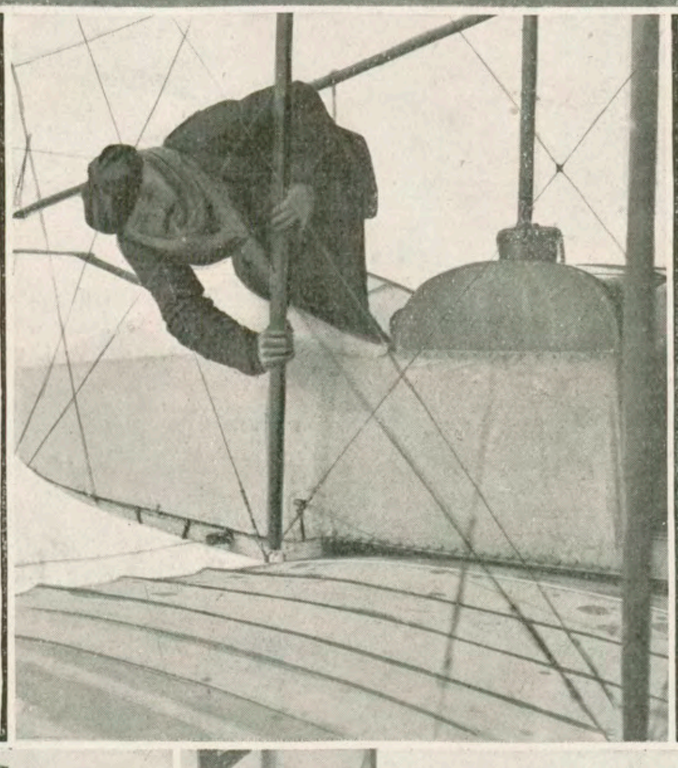
C'est la Coupe Michelin que Tabuteau tenait le plus à s'assurer. Pour plus de sûreté, il avait renoncé à disputer Paris-Bruxelles. Faisant preuve d'un courage méritoire, il couvrit plus de 1.000 kilomètres en deux jours en douze heures.

LA SAINT-SYLVESTRE DES AVIATEURS

Le dernier jour de l'année vit une nuée d'aviateurs monter à l'assaut des records, mais tous échouèrent dans leurs tentatives.



Henri Farman
Le 31 décembre, Henri Farman s'attaqua à nouveau à la Coupe Michelin. Son appareil, allégé, atteignait 67 kilomètres à l'heure,



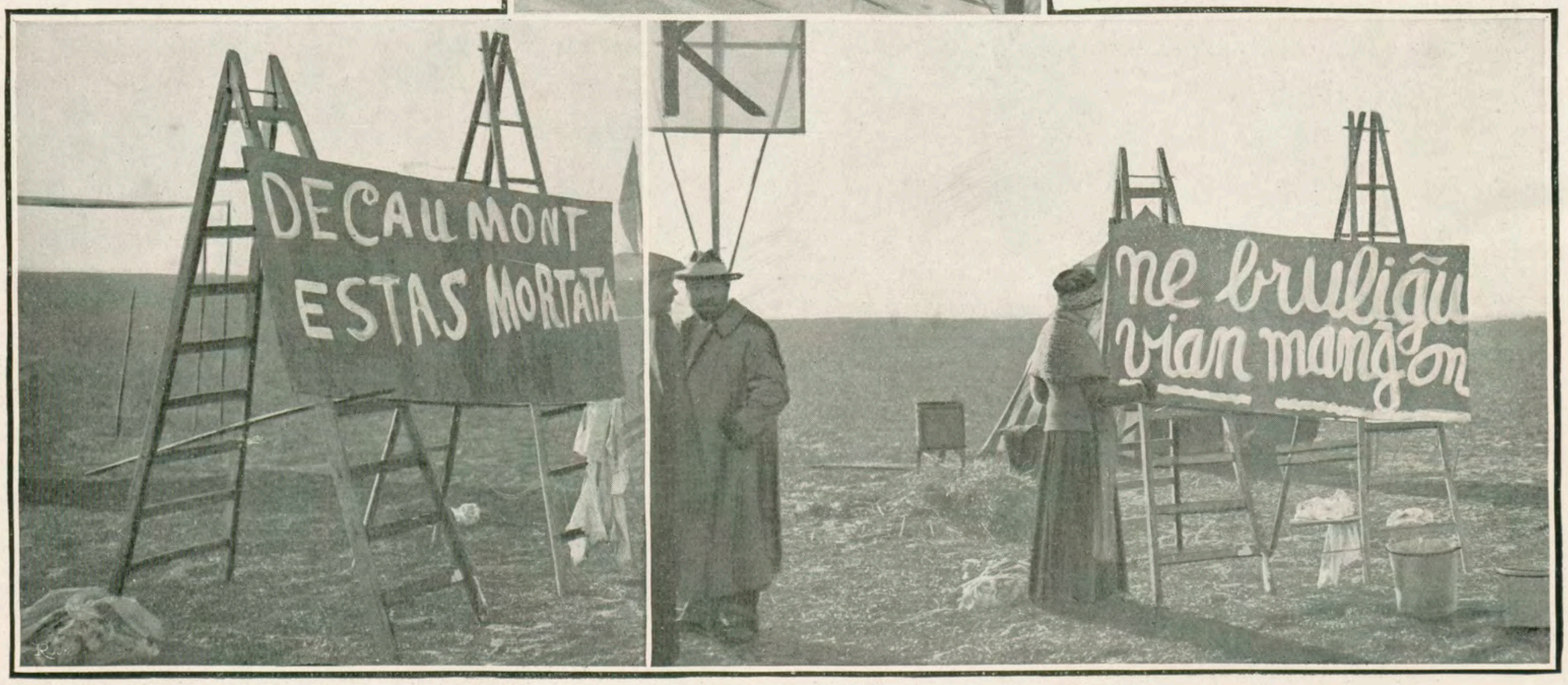
en plein vol.
mais il fut obligé de s'arrêter, après 487 kilomètres couverts en 7 h. 11, par suite de la rupture d'un tuyau de graissage.

PAR un heureux hasard, l'année 1910 s'acheva sur une belle journée. Et comme c'était l'ultime limite pour la plupart des Grands Prix de l'air, ceux-ci eurent à subir de terribles assauts. Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal, tous les hommes oiseaux se mirent à la conquête des trophées.

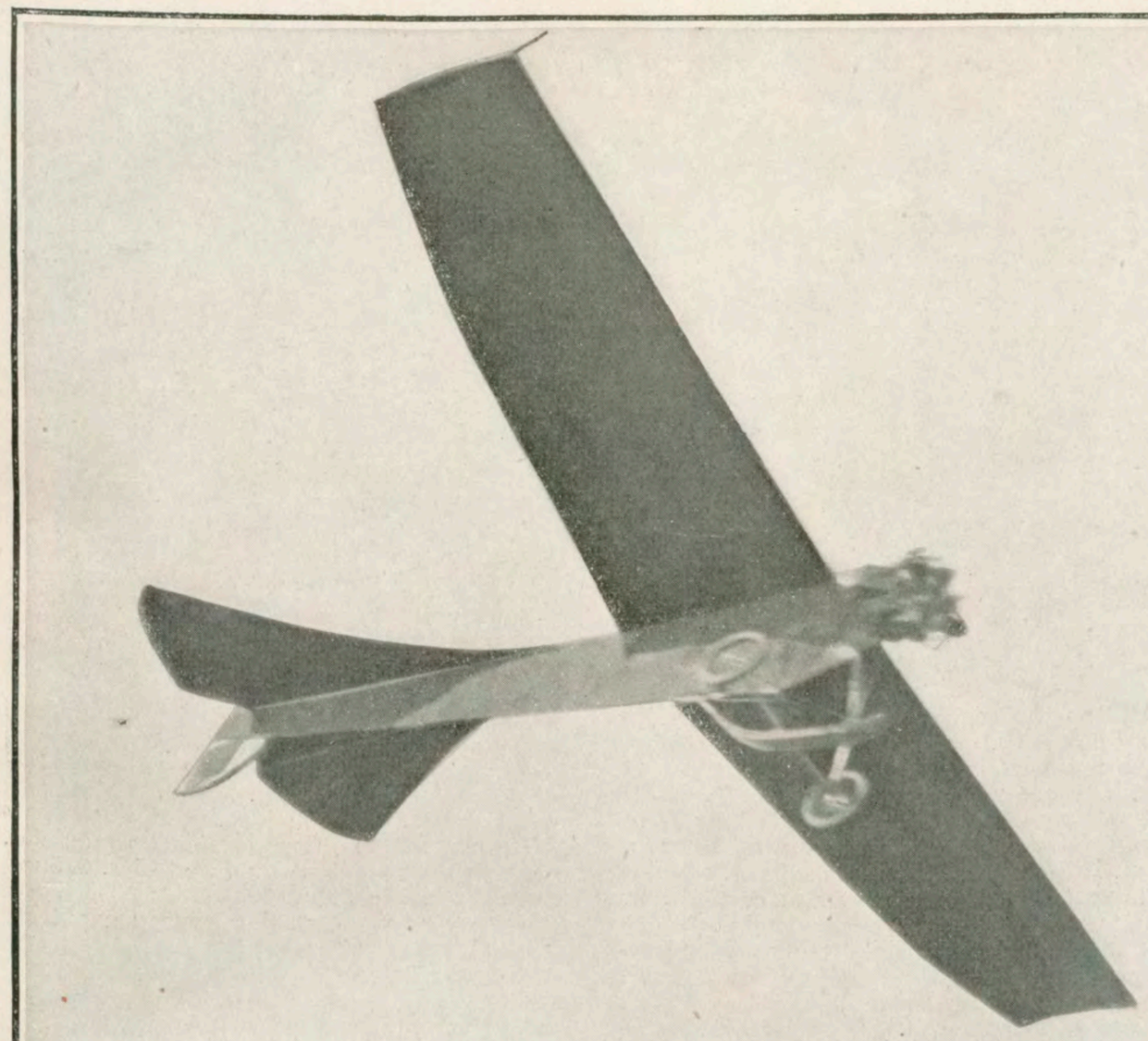
C'est la Coupe Michelin qui eut à subir la plus rude épreuve. Cinq aviateurs en France, trois de l'autre côté du détroit, s'y attaquèrent. Ce fut une belle journée, pour le sport, une rude journée pour ceux qui, obligés de se tenir heure par heure au courant de l'actualité, passèrent leur soirée suspendus au téléphone, tandis que des quatre coins de la France leur arrivait par le fil une suite de nombres et de chiffres, de kilomètres, de minutes et de secondes. Bien étrange vision que celle de ces hommes tournant sans cesse à des centaines de lieues de distance, luttant à la fois les uns contre les autres et tous ensemble contre le temps, sans pouvoir se rendre compte de ce que, sur une autre piste. leurs rivaux étaient en train d'accomplir. Et Tabuteau, anxieux, se demandant si ses 582 kilomètres ne vont pas être dépassés et ne respirant en paix que lorsque la nuit est venue lui apporter enfin la tranquillité.

C'est un débutant, Pierre Marie, qui s'approchait le plus du but si ardemment poursuivi par ions.

A 10 heures, Marie prenait son vol à l'aérodrome de Buc. Nouveau venu à l'avation,

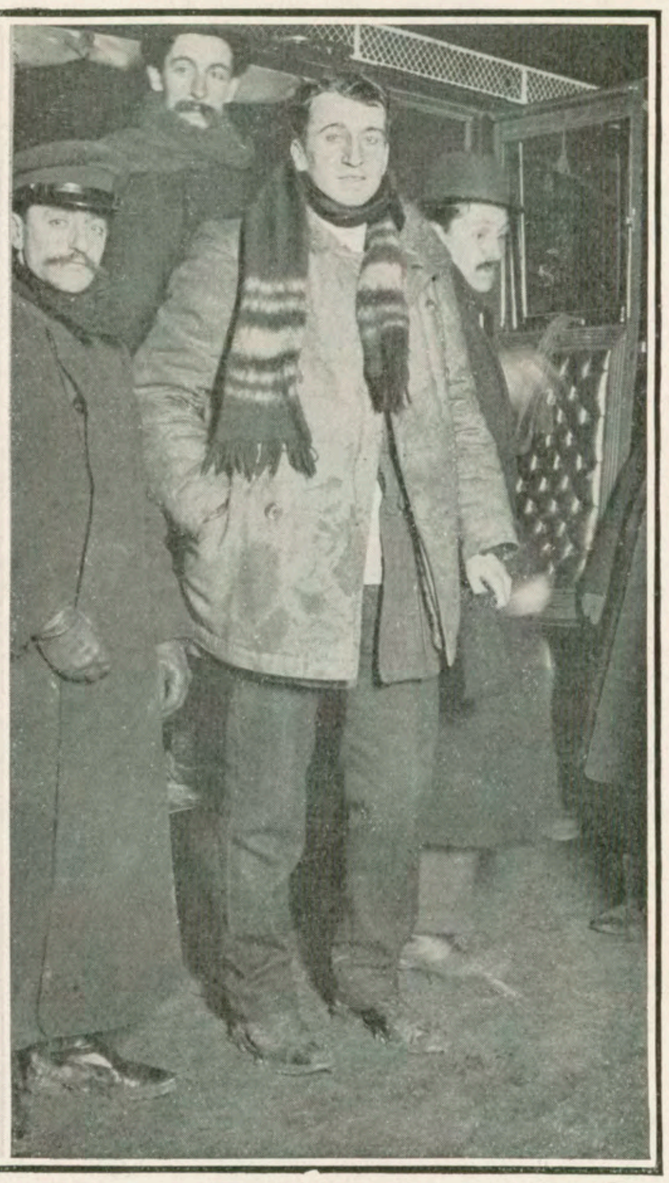


On parle esperanto !
Les communications entre la terre et l'aviateur se faisaient en esperanto. C'est ainsi qu'on lui recommande « de ne pas laisser brûler le fricot », et qu'on lui annonce la triste nouvelle de la mort du lieutenant de Caumont. Au centre, Henri Farman sur son appareil.



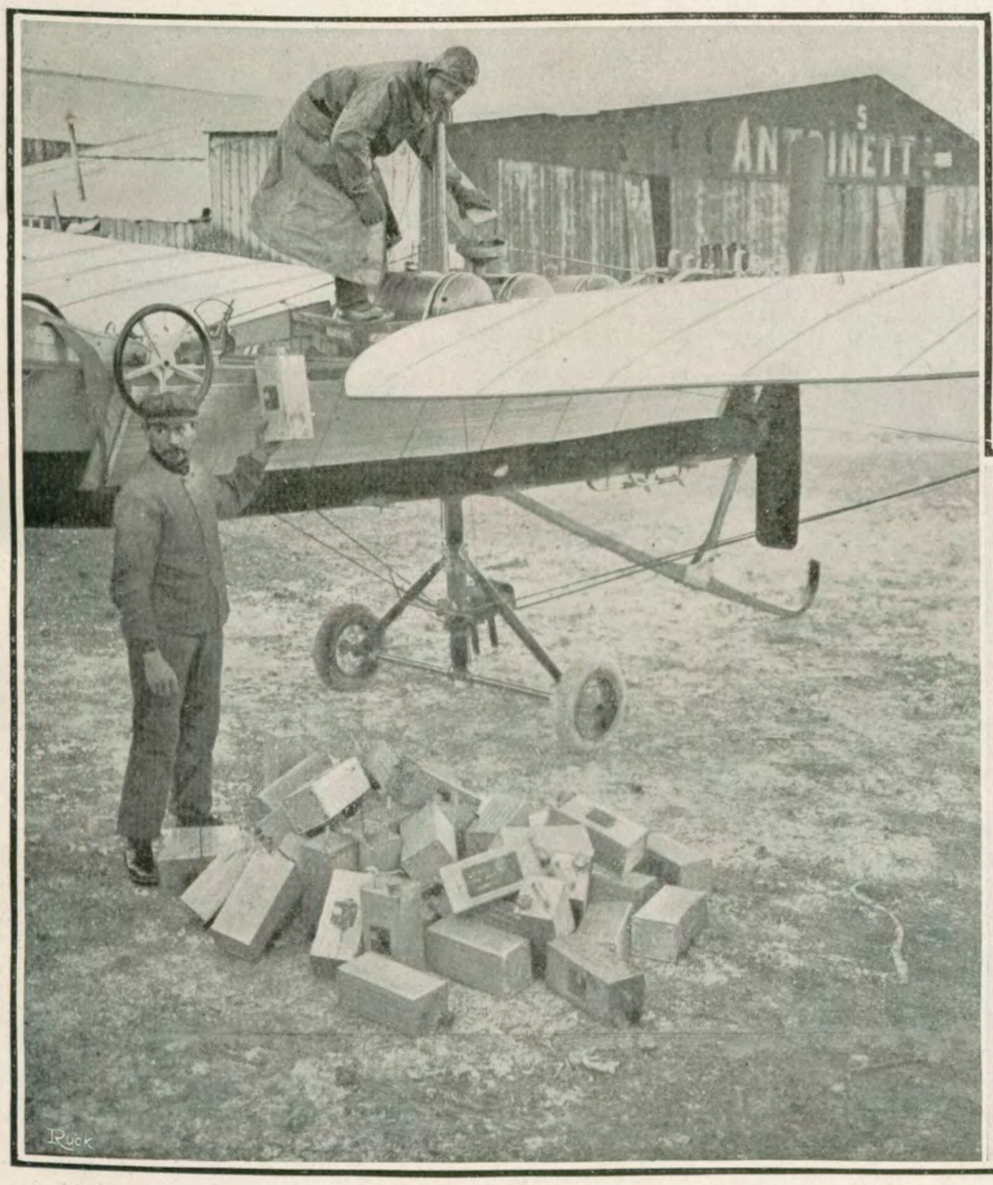
Un virage de Marie.

A Buc, le 31 décembre, Pierre Marie couvrait 535 kilomètres en 6 h. 29 m. 19 s. 1/5, battant tous les records depuis 250 kilom. Détails techniques : Toiles Continental. Magnéto Bosch.



Pierre Marie.

Le nouveau recordman des 500 kilomètres est un débutant qui ne s'était encore pas signalé.



Les provisions de Thomas.

Thomas comptait bien lui aussi s'adjuger la Coupe Michelin. Les deux tentatives qu'il fit à Mourmelon ne furent pas couronnées de succès.

rien dans ses performances antérieures ne semblait le désigner pour une tâche aussi ardue.

Dès la première heure, il couvrait 84 kilomètres. Sa vitesse allait peu à peu en s'augmentant à mesure qu'il se délestait. Il couvrait les 100 kilomètres en 1 h. 13 m. 23 s., les 150 kilomètres en 1 h. 50 m. 50 s., les 200 kilomètres en 2 h. 27 m. 55 s. 1/5. Il commençait à battre les records au 250e kilomètre couvert en 3. h 4 m. 28 s., contre 3 h. 8 m. 22 s. 3/5 par Olieslægers. A ce moment, les quelques spectateurs qui n'avaient pas grande confiance dans ce débutant commençaient à s'intéresser à lui et à l'encourager par leurs applaudissements. Lui, continuait de son beau vol régulier, inlassable. Aux 450 kilomètres, il était de 20 minutes en avance sur le temps de Tabuteau. Les 500 kilomètres étaient atteints en 6 h. 7 m. 7 s. 4/5. Il est 4 heures passées. Partout on allume des braseros, des lampions, des phares pour guider

Thomas en vol.

Thomas couvrit 262 kilomètres en 3 h. 5 m. 4 s. battant le record des 250 kilomètres, mais, volant très bas, il toucha le sol et dut s'arrêter.

Bréguet.

A Douai, Bréguet tint l'air pendant 5 heures 2 m. 4. s., couvrant 390 kilom. 420 m.

C.-F. Cody.

Après Sopwith et Ogilvie, Cody s'est adjugé la Coupe Michelin anglaise, avec 313 kilom.

Eugène Renaux.

Le vainqueur du Circuit de la Presse s'est arrêté après 2 h. 30 m. de vol.

dans l'ombre naissante la marche du record-man. Quand, tout à coup, on le voit hésiter, puis descendre et bientôt toucher le sol. Il volait depuis 6 h. 29 m. 19 s. 1/5 ; il avait couvert 535 kilomètres, manquant de 50 kilomètres la Coupe et arrêté par le manque d'essence.

Une pareille mésaventure attendait Henri Farman, à Etampes. Déjà, deux jours auparavant, il avait dû abondonner après 500 kilomètres, l'eau de la pluie qui avait trempé son appareil s'étant congelée, chargeait son biplan de plus de 80 kilogs de glace. Cette fois, le temps était beau, et Farman emportait de l'essence pour 10 heures de vol; il pensait atteindre 700 kilomètres. Mais, au bout de 7 h. 11 m., ayant couvert 487 kilomètres, il voyait un tuyau de graissage se briser. Devant le grippage imminent, Farman était contraint de s'arrêter, tout attristé de ne pas inscrire une seconde fois son nom sur la Coupe.

A Douai, Bréguet atteignait presque les 400 kilomètres. Au 390e, l'éclatement d'un cylindre le ramenait vivement à terre au bout de 5 h. 2 m. 4 s. de vol.

A Douzy, Sommer, qui depuis longtemps s'était retiré de l'arène, volait pendant 2 h. 40 m. Mais la température dans l'Est, est plus inclémente, et il devait atterrir son carburateur entièrement gelé.

A Pau, enfin, Legagneux espérait bien reconquérir de haute lutte la Coupe qu'il avait gagnée une première fois.

Comme Tabuteau, il avait renoncé à Paris-Bruxelles, pour se tenir prêt à toute éventualité. Quand il apprit que son record était battu, il se remit en piste. Malheureusement, parti avec le beau temps, il fut au bout de 2 heures assailli par la bourrasque et après 2 h. 20 m. il dut s'arrêter, ayant couvert 195 kilomètres.

Cette même bourrasque contraignait Jane Herveu à interrompre sa tentative pour la Coupe Femina qui reste définitivement à Hélène Dutrieu avec 167 kil. 200 m.

A Londres, le même jour, trois concurrents s'attaquaient à la Coupe Michelin anglaise, Cody en restait détenteur avec 315 k. 815 m., couverts en 4 h. 50 m.

D'autre part, Wynmalen reste gagnant des 100.000 francs de Paris-Bruxelles, avec les 36 heures qui lui ont été attribuées par ia Commission et Laurens de la Coupe Deperdussin avec 1 h. 16 m. pour les 100 kilomètres. Le prix du baron de Forest échoit à Sopwith et le prix Lazare Weiller au lieutenant Camerman et au capitaine Hugoni.

Les aviateurs vont nous laisser respirer pendant quelques mois.

Marcel Viollette.

Le dernier essai de Legagneux.

Le 31 décembre, Legagneux essayait de reconquérir la Coupe Michelin. Il était contraint d'atterrir par suite du vent au bout de 2 h. 20 m. ayant couvert 195 kilomètres. Dans le médaillon, Jane Herveu dans la Coupe Femina.

L'enseigne de vaisseau Delage et le lieutenant Maillols.

Pour le Prix Lazare Weiller, le 29 décembre, les deux officiers volèrent d'Etampes à Orchaire (Loir-et-Cher), dans la brume et la neige.

LES VICTIMES DE L'AIR

LE LIEUTENANT DE CAUMONT

L'année 1910 s'est terminée tristement. Après la fin affreuse de Cecil Grace, celle de Laffont et de Pola, nous avons enregistré la mort du lieutenant de Caumont. Cet officier de grande valeur s'était fait remarquer par des raids très brillants. Il se tua en essayant son appareil. A gauche, John Moisant, le recordman de Paris-Londres, et à droite Hoxey, le recordman du monde de la hauteur, qui sont morts en Amérique d'identique façon, étant projetés hors de leur siège, l'un d'un monoplan, l'autre d'un biplan.

LE MATCH FRANCE-ÉCOSSE

Un plaquage.
La partie de lundi fut disputée âprement, les plaquages des Ecossais furent extrêmement durs.

Sur les buts Ecossais.
Les Français jouèrent rarement dans les buts adverses, néanmoins ils parvinrent plusieurs fois à s'y implanter solidement, non sans une défense acharnée de leurs adversaires, qui parvenaient souvent à reprendre du champ. La France l'emporte par 16 points contre 15.

Communeau, capitaine de l'équipe française
Communeau fut absolument impeccable comme joueur et comme capitaine. A lui la gloire de la première victoire internationale !

UNE VICTOIRE FRANÇAISE

Une tentative de passe.
Un trois quart Écossais tente de passer le ballon à un de ses co-équipiers qui va s'efforcer de le remettre en jeu.

Sur la touche
Les batailles sur la touche furent particulièrement acharnées, les Ecossais y dominèrent d'ailleurs presque constamment, nos représentants ne parvenant que rarement à s'emparer du ballon, et n'en profitant pas comme leurs adversaires. Notre ligne d'avants fut inférieure, et nous gagnâmes surtout par nos trois quarts.

Sérès, qui vient de gagner le prix Michaël, 60 kilomètres, en 42 minutes 35 secondes, battant Darragon et Guignard.

Le dirigeable « Ville de Pau », dont nous avons dernièrement publié une photographie, continue ses exploits. Notre photographie montre une sortie de nuit, les pilotes se dirigeant au-dessus de la ville, à l'aide du phare et de la boussole.

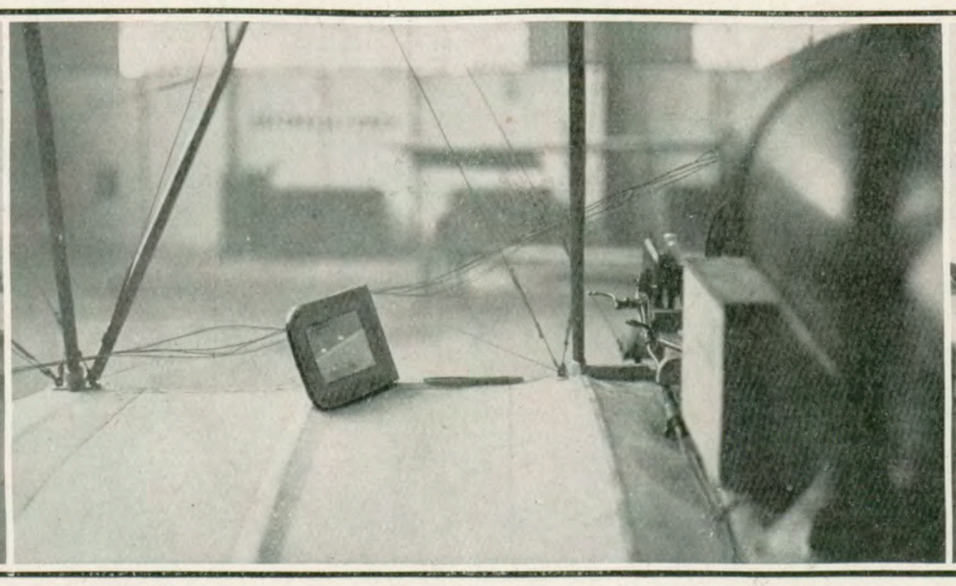
Willow pilote du « City of Cardiff » le dirigeable anglais, est un des meilleurs pilote des plus légers que l'air.

L'aviation pénètre partout, l'Afrique du Sud a maintenant un aviateur breveté, Weston, un pilote des plus hardis.

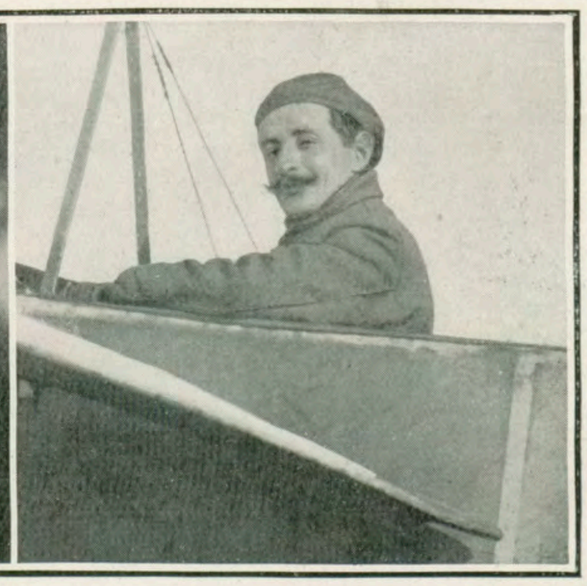
Pour fêter la Noël, notre confrère l'Echo des Sports avait organisé avec un plein succès la course dite Christmas des coureurs. La victoire est revenue pour les routiers à Ernest Paul, pour les coureurs sur piste à Brocco.

L'enseigne de vaisseau Conneau, le brillant pilote qui s'entraîne à Pau, est l'un des meilleurs officiers aviateurs.

L'infortuné aviateur italien Picollo qui s'est tué au Brésil le 27 décembre avait fait son apprentissage à Mourmelon.



Dans ses diverses tentatives pour Paris-Bruxelles, l'aviateur belge Lanser avait imaginé, pour voir diverses parties de son moteur sans se retourner, un dispositif des plus curieux dont la pièce principale était un miroir.



Le lieutenant Gouin qui a passé son brevet en huit jours, à Pau, sans avoir jamais fait de casse, est un pilote très expérimenté.

Résultats sportifs du 25 Décembre 1910 au 1er Janvier 1911

AÉRONAUTIQUE

Dimanche 25 Décembre. — Londres. — Cody gagne la Coupe Michelin anglaise, volant 120 milles, en 2 h. 50 m. battant Sopwith qui n'en avait couvert que 107.

Lundi 26 Décembre. — New-York. — Hoxey, aviateur américain, bat le record de la hauteur s'élevant à 3.497 mètres.

Lundi 26 Décembre. — Sao-Paulo-Brésil. — L'aviateur italien Picollo fait une chute mortelle.

Mercredi 28 Décembre. — Paris. — L'aviateur Laffont et le passager Pola se tuent à Issy-les-Moulineaux.

Jeudi 29 Décembre. — Blois. — L'enseigne de vaisseau Delage et le lieutenant Maillols font un vol très émouvant de 108 kilomètres, pour le Prix Lazare Weiller.

Vendredi 30 Décembre. — Buc. — Tabuteau enlève la Coupe Michelin à Legagneux, couvrant 584 kilomètres, en 7 h. 48 m.

Le lieutenant de Caumont se tue en faisant des essais pour la Coupe Deperdussin.

Samedi 31 Décembre. — Los Angelès U. S. A. — L'aviateur américain Hoxey, recordman de la hauteur, fait une chute mortelle.

Samedi 31 Décembre. — Nouvelle-Orléans. — John Moisant aviateur américain tombe de 200 mètres de haut et se tue.

ATHLÉTISME

Lundi 26 Décembre. — Football Rugby. — Bordeaux. — L'équipe anglaise Rugby Oriental Stars de Llanelly bat l'équipe seconde du Stade Bordelais par 12 points à 11.

Dimanche 1er Janvier. — Bayonne. — L'Aviron Bayonnais bat le S. C. U. F., par 8 points à 6.

Lundi 2 Janvier. — Colombes. — La France bat l'Ecosse par 16 pointsà 15.

Dimanche 1er Janvier — Football Association. — Colombes. — La Hongrie bat la France par 3 buts à 0.

Parc des Princes. — Les Outcats battent le Stade et le Racing par 7 buts à 2.

Lundi 26 Décembre. — Course à pied. — Johannesburg. — L'Australien Donaldson conserve son titre de champion du monde des 100 yards, battant Walker.

Mercredi 28 Décembre. — Boxe. — Elysée-Montmartre. — Georges Gunther knock-out Jewey Smith, au 7e round. Kid Davis fait match nul avec Shevlin.

Samedi 31 Décembre. — Wagram Boxing Club. — Mac Closkey bat Moreau aux points, en 12 rounds.

CYCLISME

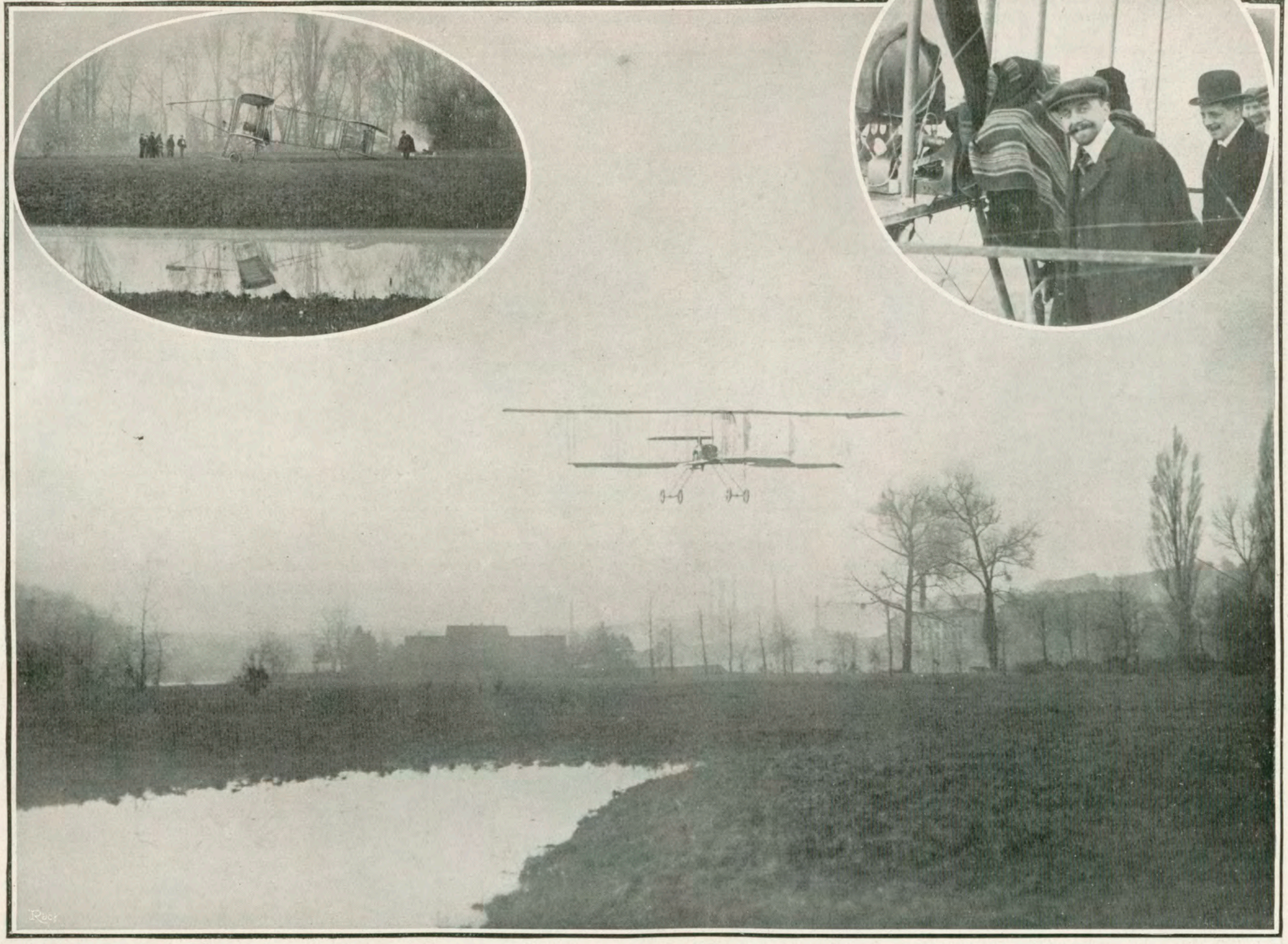
Mardi 26 Décembre. — Ernest Paulet Brocco triomphent dans la course dite Christmas des coureurs.

Vélodrome d'Hiver. — Sérès gagne le Prix Michaël (60 kilomètres); Brocco garde son brassard dans le match du brassard-poursuite.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table des matières du second semestre 1910 de la *Vie au Grand Air*. Cette table sera envoyée gratuitement à tout abonné qui nous la demandera et contre 0 fr. 25 en timbres-poste à tout lecteur non abonné.

PERDUS DANS LA BRUME



Paris-Bruxelles par Lanser.

Le 23 décembre, Lanser et Panier partaient dans l'espoir de s'adjuger le prix de 100.000 francs affecté au raid Paris-Bruxelles-Paris. Le brouillard les obligeait à descendre dans l'île Rothschild à Puteaux. Le lendemain, Lanser regagnait Issy. Il repartait deux jours après, mais était contraint à s'arrêter près de St-Quentin — Au milieu, l'arrivée à Puteaux, à gauche, le départ de l'île, à droite, M. Panier.

M. Panier qui fit comme passager de Lanser un impressionnant voyage dans le brouillard nous conte ses impressions

Une dépêche de Flessingue annonce que des pêcheurs ont vu au large un paquet de fils de fer, de toiles et de bois. On croit que ce sont les débris de l'aéroplane de Cecil Grace.
(Les journaux).

Pauvre petit gas! Comme il a dû souffrir! Quelle affreuse et lente agonie il a dû avoir!

Voilà à peu près les paroles que je disais à mon excellent ami A. Lanser, le soir en lisant ces lignes.

Lanser continua à fumer son éternel cigare, ne répondit pas; et toutde suite, nos pensées se reportèrent vers la demi-heure tragique durant laquelle à bord de notre Farman, nous avons tourné au dessus de Paris... dans la brume!

M. Georges Dupuis, dans l'*Auto*, a décrit avec une maëstria superbe ce que ressentirent ceux qui étaient au-dessous. Laissez-moi vous dire ce que ressentirent ceux qui étaient au-dessus.

Or, ce 23 décembre 1910, à 8 heures du matin, un coup de téléphone m'indiqua le départ comme certain. Tout était prêt. Biplan en ordre, moteur neuf, l'essai de la veille satisfaisant, tous nos postes de ravitaillement (ils étaient quinze échelonnés le long de la route) avertis, le chronométreur M. Richard et le commissaire M. Passion, cueillis en taxi à 9 heures. A 11 h. 26, installés, arrimés, photographiés, munis de boussole, de cartes et n'en déplaise à cet excellent *Aéro*, vêtus chaudement... de papier... nous nous envolions dans une trouée d'azur. Les télégrammes venus de partout, donnaient d'excellentes nouvelles.

A 300 mètres, nous dominions Issy-les-Moulineaux, à bonne allure nous passons au dessus du Bois de Boulogne, quand soudain, sans savoir pourquoi, ni comment, nous entrons dans le Brouillard. (Laissez-moi, cher directeur écrire Brouillard, avec un B majuscule). Durant les 5 premières minutes pas d'émotion. Bast, ça passera. On va dépasser ou surpasser la zone. Ça ne finit pas. Au contraire ça augmente. Où sommes-nous?

Et d'instinct pour scruter les maudites « ténèbres » blanches, on s'abaisse au ras des toits. Parfois une éclaircie au travers de laquelle, on aperçoit des maisons de six étages, très inclinées, à côté d'autres, plus minuscules.

Le froid pince un peu le bout des doigts. Là, devant moi, courbé sur la barre, Lanser, une main à la poignée, l'autre agrippée aux fils des ailerons, travaille, tire, tente vainement d'élever vers des sphères plus élevées un appareil alourdi.

Et nous allons toujours en aveugles, le cœur un peu serré, broyant nos nerfs, tendant tous nos muscles, domptant toute défaillance. Quand soudain, là, à dix mètres semble-t-il, noire, inclinée comme un mât de navire, une cheminée d'usine surgit dans la brume. Nous fonçons sur elle à la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Lanser tire désespérément. L'appareil se dresse, se cabre comme un cheval éperonné, — un moment je pense « l'hélice! » — On passe, le moteur continue à rugir, l'hélice continue à hurler, — on dirait qu'elles vivent, ces choses, qu'elles ne veulent pas mourir non plus.

Plus loin à deux mètres de l'aileron gauche, un clocher, puis des cheminées, encore. Je me demande: « sur un toit, aurait-on des chances d'échapper? »

Puis mes pensées vont vers autre chose: « Ce que cette main, doit avoir froid dans le gant jaune ». Et je me demande si l'audacieux, le courageux pilote ne va pas être vaincu. Mais non, on va, on vient, on tourne et Lanser est toujours rivé à son poste, penché sur l'abîme, le dos rond, la figure brique, les yeux obstinément chercheurs de l'atterrissage souhaité.

Une nappe glauque! La Seine. Je hurle: Jette-toi dedans. Il répond: Non! Non! pas encore! Nous descendons, nous frôlons des arbres. Nous prenons vers l'Ouest! La Seine encore! une île... Lanser coupe l'allumage! On atterrit en douceur. Nous découvrions « Puteaux. »

C'est un bien bel endroit, Puteaux!

A. Panier, *passager*.

LE FOOTBALL DU NOUVEL AN

Le début de l'année a été fécond en parties de football, tant association que rugby, les Français ont commencé l'année d'une façon brillante qui permet d'espérer de nombreux succès.

Le gardien de but sauve son camp.

Les Outcast très supérieurs à l'équipe Française battirent facilement les représentants du Stade et du Racing, le gardien de but Français de Gastyne se montra joueur de grande classe, sauvant plusieurs fois son camp de situations difficiles.

La nouvelle année commence bien pour les amateurs de football, nous avons eu en effet trois matches internationaux dont deux d'association et un de rugby.

En association une équipe mixte Stade-Racing rencontrait le team anglais des Outcast. Disons de suite que si nos représentants furent battus ils ne furent nullement écrasés, l'équipe anglaise était certes très supérieure, tant comme vitesse que pour la sûreté des coups de pied, mais nos équipiers se comportèrent fort bien ; de Gastyne et Jordan furent même tout à fait remarquables. Finalement, après une fort belle défense, la victoire revint aux Anglais, gagnants par 7 buts à 2.

Un second match d'association mettait aux prises l'équipe française du Comité Interfédéral et le team national Hongrois.

Cette équipe de toute première force ne s'est à aucun moment donné le mal de jouer avec conscience. A la fin de la partie, la Hongrie avait gagné par 3 buts à 0 alors que les vainqueurs auraient dû avoir une victoire beaucoup plus probante.

J'ai gardé pour la fin le véritable régal que fut, pour les amateurs de rugby, le mach France-Ecosse. Pour une surprise, ce fut une surprise ; personne à Paris n'aurait osé espérer que notre équipe nationale parviendrait non seulement, à faire jeu égal avec des adversaires comme les Ecossais mais à terminer la partie par une victoire. Pour ma part je n'osais escompter un tel résultat, et je croyais fermement que quelques années étaient encore nécessaires pour parfaire notre jeu. La partie fut splendide et si des individualités comme Faillot, Lane, Laterrade, Mounic méritent des félicitations, l'équipe en elle-même est au-dessus de tout éloge.

La France a gagné par 16 points à 15, voilà le résultat brutal, il n'en faudrait pas déduire que nous étions nettement supérieurs à nos adversaires, l'écart de points ne le permettrait d'ailleurs pas, mais ensuite avouons que nous avons eu aussi beaucoup de chance et que les jambes de Faillot nous ont tiré de en bien des mauvais pas. Les lignes arrières des deux équipes étaient sensiblement égales et s'il y eu un petit avantage il fut du côté Français. Par compensation, les avants Écossais furent nettement supérieurs, et les dribbings foudroyants qui les amenèrent si souvent dans les buts français étaient pour eux, chose naturelle, de plus, nos hôtes jouent la touche d'une façon remarquable et rares furent les fois où nos équipiers eurent le ballon.

J. Auger.

Un Dribbling.

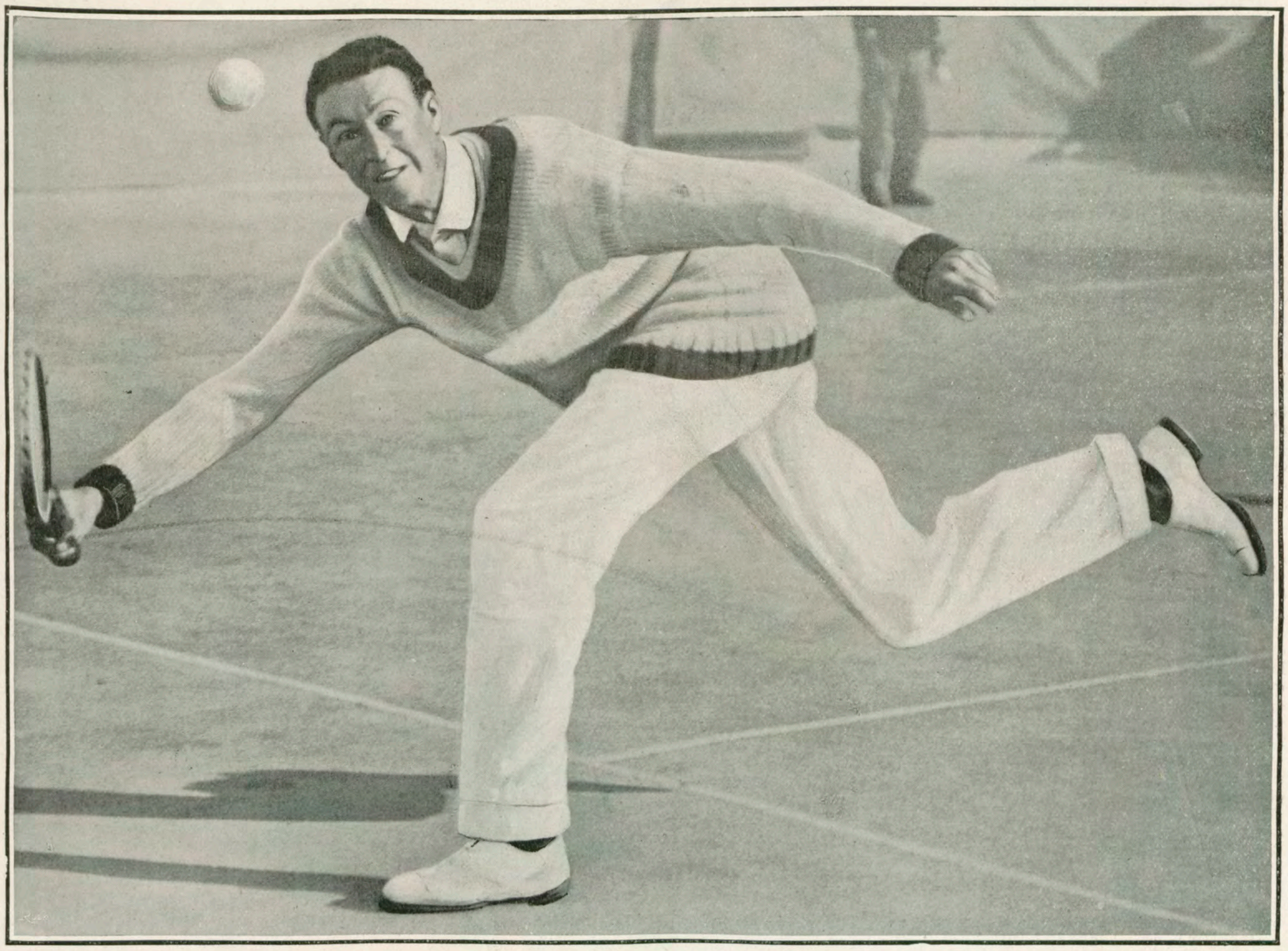
Un joli dribbling des avants Anglais, qui excellaient dans ce genre de jeu.

Les buts Français menacés.

L'équipe Hongroise venue à Paris rencontrer l'équipe de France, a fait montre d'une grande science de jeu, bien que n'ayant été battu que de 3 buts à 0, nous fûmes nettement dominés par nos adversaires qui ne cessèrent de harceler les buts Français.

R. = F. DOHERTY

Max Decugis, rappelle la brillante carrière de R.=F. Doherty, qui vient de mourir.



R.=F. Doherty.

Le fameux joueur de tennis, R.-F. Doherty, l'une des gloires de l'Angleterre, vient de mourir. Il avait 36 ans seulement.

DOHERTY est mort! Cette triste nouvelle s'est répandue comme une traînée de poudre dans les milieux de tennis et a stupéfié tout le monde. On avait peine à croire que ce beau et grand joueur puisse disparaître comme un simple mortel, lui qui était la personnification et le dieu du tennis pour tous ceux qui s'intéressent à ce sport. Il s'en va à 36 ans, terrassé par une implacable maladie de cœur qui, depuis quelques années, lui avait fait renoncer à jouer des simples et finalement l'avait éloigné des cours. Né à Londres en 1874, il commença à jouer très jeune et à quatorze ans, sa première victoire fut le championnat junior à Llandudno. Il fit de brillantes études à Cambridge qu'il représenta naturellement dans ses matches contre Oxford en 1895 et 1896. Chaque fois que l'Angleterre a eu un match international à jouer, il a été choisi pour la représenter de 1897 à 1906. Il gagna quatre fois de suite le championnat d'Angleterre de 1897 à 1900 et huit fois le championnat double avec son frère ; par contre il ne gagna jamais le mixte. Hombourg et la Riviera étaient ses tournois préférés et ses victoires y furent innombrables. Il n'est venu qu'une seule fois à Paris, en 1901 à Puteaux : il me battit dans la finale et je me rappelle avoir été très fier de l'avoir sérieusement mis à l'ouvrage. En double, il jouait avec A. J. B. Norris et j'eus l'honneur de le battre, avec Aymé comme partenaire. et grâce aussi à Santos-Dumont qui suivait la partie au-dessus de nous, en décrivant des cercles avec un de ses dirigeables.

Depuis quelques années, sa santé devenant très précaire, il abandonna peu à peu le tennis pour le golf et l'automobile.

Malgré tout, il a laissé dans l'esprit de tous ceux qui l'ont vu, le souvenir du joueur parfait sous tous les rapports. C'est lui qui se rapprochait le plus, à mes yeux, de l'idéal du joueur, quoique sa tactique en simple fut souvent critiquable.

Grand, élancé et joli garçon, il avait un masque impassible sur le terrain. Rien ne l'impressionnait : ni les décisions injustes de l'arbitre, ni d'autres faits extérieurs ; son égalité d'humeur et son flegme étaient proverbiaux.

Il tenait sa raquette d'une façon toute particulière ; comme une grande main ouverte devant lui, la paume en l'air. Et c'est la raison pour laquelle il jouait si facilement la volée basse : sa raquette était toujours en position à plat sous la balle. C'était un beau coup, d'une admirable précision, mais qui ne pouvait avoir ni un angle très aigu ni donner assez de rotation à la balle.

Autrefois sa supériorité était tellement incontestable qu'il pouvait se permettre de jouer sans effort. Mais peu à peu, l'écart devint moins grand et finalement, il rencontra des joueurs qui lui firent des balles courtes et qui n'étaient pour lui ni volées ni demi-volées. Il sentit alors la nécessité de venir plus vite au filet, mais c'était un trop grand effort pour son mauvais état physique et peu à peu il abandonna les championnats.

Le secret de son admirable méthode était l'à-propos de son jeu, ainsi que l'harmonie parfaite entre les mouvements de ses membres et les attitudes de son corps. Les coups les plus violents ne semblaient lui coûter aucun effort ; son corps même et toute sa personne jouaient un rôle dans ce qui semblait ne dépendre que d'un mouvement des bras.

En doubles, R. F. et H. L. Doherty ont formé une équipe magnifique ; mais là, plus qu'en simples, leurs continuelles volées basses les mirent en péril quand les Américains vinrent en Angleterre implanter la tactique du jeu très près du filet. Le coup préféré de R. F. en doubles, était une violente volée de revers faite dans un merveilleux mouvement de tout le corps, et placée entre les deux adversaires.

Son frère a abandonné le tennis avant lui pour devenir champion de golf et l'équipe reine a été dissoute sans, pour ainsi dire, avoir jamais été battue.

L'un ne joue plus, l'autre est mort ! Mais le nom de Doherty restera toujours le symbole de la perfection au tennis et je tiens à lui prouver ici une fois de plus mon admiration, dans un suprême adieu.

MAX DECUGIS.

Les Écuries gagnantes en Plat et en Obstacles

Notre collaborateur étudie aujourd'hui ce que fut la saison 1910. Il rappelle les succès des diverses écuries gagnantes tant en plat qu'en obstacles et le montant des prix qu'elles ont remportés.

Courses Plates. Nous avons passé récemment en revue les chevaux qui ont gagné cette année les plus grosses sommes. Parcourons maintenant la liste des propriétaires.

Comme les deux années précédentes, l'écurie W. K. Wanderbilt accuse la première place. C'est la quatrième fois depuis cinq ans qu'elle vient en tête de liste et dépasse le million. Légèrement inférieur à celui des précédentes années, le chiffre de ses gains s'élève cette année à 1.018.802 francs, et ce résultat a été atteint sans l'appoint d'aucune des vieilles épreuves classiques : Derby, Grand Prix ou Prix de Diane. Un seul prix de 100.000 fr., celui du Président de la République, figure à son actif. Mais elle a mis en ligne un ensemble d'animaux très remarquable : un vétéran, quatre poulains de quatre ans, onze de trois ans, treize de deux ans, soit en tout vingt-neuf concurrents qui lui ont assuré dans tous les genres d'épreuves une ample récolte. Sea Sick, Oversight, Reinhart, Manfred, représentant chacun une génération différente, ont été les chefs de file.

Un total de 5.044.808 en cinq ans, en fait une moyenne annuelle d'un million, c'est assurément magnifique. Mais le record n'en appartient pas moins toujours à l'écurie Ed. Blanc qui de 1901 à 1905 inclus a réalisé un gain de 5.086.609, soit 1.017.321 francs de moyenne annuelle. Elle aussi a occupé quatre fois en cinq ans et pendant trois années consécutives, la première place ; et le chiffre extraordinaire qu'elle a atteint en 1902, 1.631.678 fr. n'a pas encore été égalé. Dépassée ces dernières années par l'écurie W. K. Vanderbilt, elle se maintient toujours dans les premiers rangs : seconde en 1908, troisième en 1909, seconde cette année avec 624.685 francs. Elle a mis en ligne vingt et un chevaux : deux quatre ans, dix trois ans et neuf deux ans. Marsa, la gagnante du prix de Diane et du Grand Prix de Vichy a contribué presque pour moitié aux gains de l'écurie. En fait de deux ans, Lord Burgoyne a été également très respectable. Foliosa, Fils du Vent, Assouan II ont fourni ensemble un peu plus de 175.000 francs.

De même que l'écurie Vanderbilt, l'écurie Ed. Blanc avait atteint les deux années précédentes des chiffres un peu supérieurs à ceux de cette année. D'une façon générale d'ailleurs les sommes gagnées cette année ont été plus largement réparties que d'ordinaire. Trente et un propriétaires ont gagné plus de 100.000 francs. Vingt-six seulement en 1909 et vingt et un en 1908 avaient atteint pareille somme.

Aux 519.512 francs gagnés par Mme Cheremetef, Nuage contribue pour plus des quatre cinquièmes, exactement 431.920 francs. Linois, Monot et le deux ans Maxime ont fourni l'appoint. Les 456.110 francs qui figurent à l'actif du Baron Maurice de Rothschild sont mieux répartis. Le quatre ans Ossian a apporté 180.035 francs, les trois ans Sifflet et My Star 157.805 francs, et le deux ans Faucheur 53.850 francs. Seize chevaux ont porté ses couleurs : deux de quatre ans, dix de trois ans, quatre de deux ans. De fondation récente, (ses débuts remontent à trois ans à peine), l'écurie du baron M. de Rothschild s'est placée l'an dernier au second rang, cette année au quatrième, et tout porte à croire qu'elle gardera la place importante qu'elle a si rapidement conquise. Après elle, vient celle de M. de Brémond qui gagne 442.297 francs. Ses principaux représentants ont été Ronde de Nuit (191.600 fr.), Sablonnet (68.390 fr.), Sursis (47.960 fr.), Valmont (42.555 fr.), Secours (36.205 fr.), Seigneurie II (30.307 fr.). Elle a à l'entraînement quatre deux ans, dont aucun n'a paru encore en public. Cinquième l'an dernier, l'écurie Michel Ephrussi est cette fois sixième, 345.515 francs, chiffre très légèrement supérieur à celui qu'elle avait atteint l'année précédente. Elle mit en ligne un effectif important : deux chevaux de cinq ans, quatre de deux ans, treize de trois ans, treize de deux ans, soit un total de trente-deux animaux. Laura, Genèse, et en deux ans Blina II, Granite et Matchless, ont été ses représentants les plus en vue. M. G. Dreyfus, qui n'avait gagné que 29.351 fr. en 1909, en gagne cette année 323.070, grâce au vainqueur du Prix Daru et du Prix du Jockey Club, Or du Rhin II en apporte à lui seul 248.350. Hilda II fournit 51.390 francs. M. A. Aumont, bien qu'il ait vendu yearling son meilleur produit, Nuage, se maintient en très bonne place avec 306.633 fr. somme sensiblement supérieure à celle de l'année précédente. Il doit à Aloès III 132.658 francs, à La Française 94.370 francs, à Aveu 63.690 francs. Les succès de Radis Rose (116.625 fr.), de Le Platine (54.860 fr.), de CarpelDiem (27.105 fr.), ont sorti l'écurie Olry Rœderer du rang plus modeste qu'elle occupait les précédentes année (40.110 francs en 1909, 9.597 francs en 1910) et l'ont amenée à la neuvième place avec 299.569 francs.

L'écurie Ed. Veil-Picard, qui a liquidé au cours de l'année, est naturellement en baisse sérieuse. Néanmoins, ses succès des premiers mois et ceux qu'ont remporté à l'automne les quelques animaux qu'elle a conservés, lui ont assuré encore le chiffre de 299.569 francs.

M. J. Prat, très peu favorisé l'an dernier, s'est relevé cette année, et occupe avec 219.425 francs, une place mieux en rapport avec l'importance de son écurie.

L'écurie Edmond de Rothschild, avec Kildare II (63.620 fr.), Saint Just (29.770 fr.), Cockfield (14.150 fr.), Spring Night (15.450 fr.) et le deux ans Bay Cherry, le vainqueur du Saint-Firmin, s'inscrit pour 217. 605 francs.

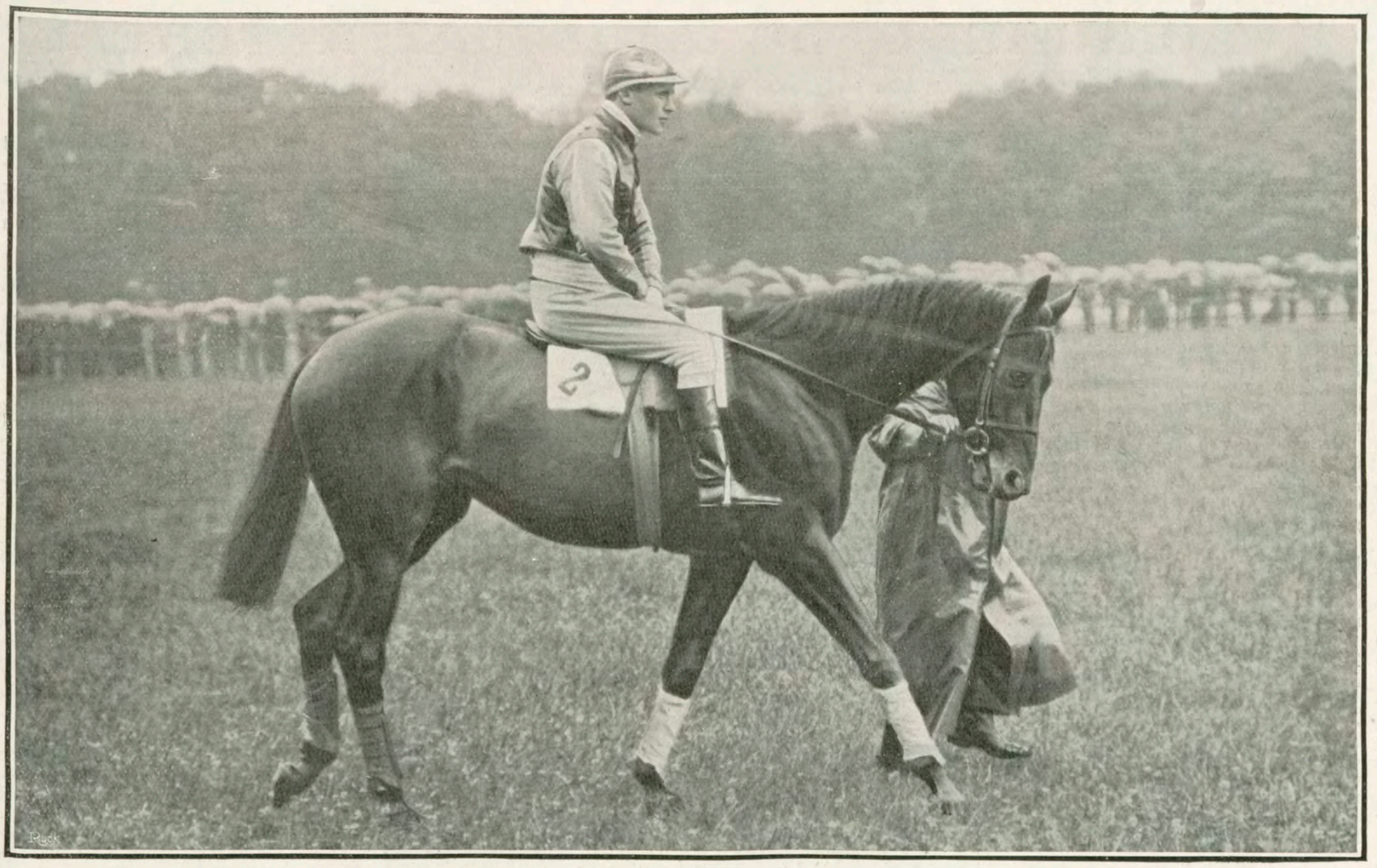
L'écurie Lieux décline légèrement d'année en année, mais elle réalise encore cependant 219.475 francs. Bien que déclinant, lui aussi, le vieux Moulins la Marche qui figure au tableau pour 56.892 francs, est toujours son meilleur sujet. Avec M. Champion se termine la liste des propriétaires gagnant plus de 200.000 francs. Il gagne exactement 206.540 francs,

La liste des principales écuries gagnantes avec le total de leurs gains, comparé à celui des années précédentes s'établit comme suit :

	1910		1909		1908
W. K. Vanderbilt	(1)	1.018.802 fr.	(1)	1.153.194 fr.	(1) 1.314.077 fr.
Ed. Blanc	(2)	624.685	(3)	734 835	(2) 716 270
Mme Cheremetef	(3)	519.512	(10)	248.493	(31) 96.670
Baron M. de Rothschild	(4)	456.110	(2)	763 477	(42) 73 005
J. de Brémond	(5)	442 247	(11)	247.180	(89) 26.577
Michel Ephrussi	(6)	345.515	(5)	364 060	(8) 244.014
Gaston Dreyfus	(7)	323.070	(85)	29 351	(25) 88 939
A. Aumont	(8)	306.633	(12)	22.784	(20) 99 953
Olry Rœderer	(9)	299.569	(66)	40.110	(59) 49.597
Ed Veil Picard	(10)	222.290	(4)	547.599	(3) 501.648
J. Prat	(11)	219.435	(39)	71 844	(13) 186.565
Baron Ed. de Rothschild	(12)	217.605	(35)	74 231	(27) 117.555
J. Lieux	(13)	213.569	(6)	333 391	(5) 350 497
Champion	(14)	206.540	(23)	108.110	(18) 143.998

Parfrement.

L'excellent jockey a continué en 1910 à remporter les succès qui font de lui le favori des parieurs.



Blagueur II.

M. A. Veil-Picard a gagné cette année et l'année précédente plus de trois fois ce qu'a réalisé le propriétaire venant immédiatement après lui, M. James Hennessy. Son principal représentant a été Blagueur II, gagnant du Grand Prix de Nice et de la Grande Course de Haies (190.955 fr.)

D'après la moyenne annuelle calculée sur ces trois dernières années le classement est le suivant :

1	W. K. Vanderbilt	1.162.026
2	Ed. Blanc	691 960
3	Baron M. de Rothschild	438 862
4	Ed. Veil Picard	423 845
5	Michel Ephrussi	317.839
6	J. Lieux	299 119
7	Mme Cheremetef	288.228
8	Comte le Marois	253.432
9	J. de Brémond	238.668
10	A. Aumont	209 790
11	M. Caillaut	191 336
12	J. Prat	159.281
13	Champion	152 739
14	Gaston Dreyfus	147.121
16	Vicomte d'Harcourt	134.330

Enfin, en la calculant sur les dix dernières années, la moyenne annuelle et le classement s'établit ainsi:

1	Ed. Blanc	760.323
2	W. K. Vanderbilt	644.052
3	M. Caillaut	444.467
4	J. Lieux	355.652
5	Ed. Veil Picard	278.749
6	J. de Brémond	249 849
7	Michel Ephrussi	233.380
8	Ch. de Portalès	217.225
9	Maurice Ephrussi	187.865
10	Vicomte d'Harcourt	183 145
11	A. Aumont	169.819

Course d'obstacles Seize chevaux gagnent, en obstacles, plus de 200. 000 fr.

C'est un record ; depuis 1904, les propriétaires atteignant ce chiffre étaient treize ou quatorze. Un autre record est la somme gagnée par M. A. Veil-Picard, 634.816 fr. C'est la troisième fois que son nom vient en tête de liste. Il occupait la même place les deux années précédentes : en 1909 avec 619.492 fr. et en 1908 avec 422.432 fr. Sa situation prépondérante rappelle celle qu'avait, il y a quelques années, l'écurie Liénart. Pendant sept ans, de 1899 à 1905 inclus, M. Liénart a tenu parmi les propriétaires gagnants la première place ; mais le plus gros chiffre qu'il ait atteint, celui, de 1901, 612.220 fr. a été, on le voit, dépassé à deux reprises par M. A. Veil Picard. Ce dernier a gagné cette année et l'année précédente une somme plus de trois fois supérieure à celle réalisée par le propriétaire qui vient immédiatement après lui, M. James Hennessy. L'importance de son effectif et le développement de son écurie, les auxiliaires très remarquables dont il a su s'entourer expliquent d'ailleurs et fortifient cette suprématie. Ses principaux représentants ont été cette année Blagueur II, le gagnant du Grand Prix de Nice et de la grande Course de Haies (190 955 fr.) ; Saint Amour (48.260 fr.), le gagnant du Grand Steeple de l'an dernier ; Saint Caradec qui a fait au printemps une courte réapparition pour enlever le Prix Murat ; Vaudeville II (36.240 fr.), Cabriole (35.466 fr.), Sea King ; les trois ans : Foliosa 38.845 fr.) Le Matifan (28.470 fr.), Sieglinde, Pelleas, Cheshire Cat, Tournelle et de récentes recrues appelées, semble-t-il, a un bon avenir, telles que Romarin II, Val d'Amour, etc.

Comme l'an dernier, M. James Hennessy occupe nous l'avons dit, le second rang avec une somme un peu plus élevée que celle de 1909, 283.630 francs au lieu de 241.158 francs. Son principal champion de l'an dernier, le gagnant du Grand National de Liverpool, Lutteur III, n'a pas retrouvé sa bonne forme ; mais les quatre ans Loulia (49.850 fr.), Colembourg (42. 950 fr.), Pyrrhus (20.860 fr.), Balincourt 26.650 fr.) et les trois ans Kintyre (37.560 fr.), Univers II (18.875 fr.), Renteria ont fait une ample récolte. Loulia a gagné la course de haies annuelle de Saint-Ouen et pris la seconde place dans la grande Course des Haies d'Auteuil. Colembourg s'est signalé surtout à Nice, où il a gagné le Prix du Grand Cercle. Kintyre est la gagnante du Steeple Chase des trois ans à Saint-Ouen.

L'écurie de Mumm a montré une forme exceptionnelle à l'automne. C'est dans cette période qu'elle a gagné la plus grosse part des 223.024 francs qui figurent à son actif. Elle a enlevé le Prix Aston Blount avec Saint Ferréol (30.625 fr.) ; le Prix Montgomery et le Prix de Chantilly avec Trianon III (86.027 fr.) ; le Prix Richard Hennessy avec Causerie, qui s'est assez nettement affirmée la meilleure de sa génération, aussi bien sur les gros obstacles que sur les haies.

Nous avons rappelé plus haut le brillant passé de l'écurie Ch. Liénart. Si elle a perdu depuis 1906 son ancienne suprématie, elle a toujours gardé depuis un rang honorable. Elle est quatrième avec 219.450 francs.

L'écurie Champion qui gagne 203.910 francs a eu pour principaux représentants Saint Potin (89.850 fr.), Reine d'Or II (34.935 fr.), Nonant (25.600 fr.), La Merveille (22.025 fr.), Ripolin (20.220 fr.). Saint Potin est le gagnant du Prix Soliman. A l'automne, Causerie l'a battu dans le Prix Richard Hennessy et Melbourne dans le Prix Maubourguet. M. Ashton Smith doit sa place sur la liste à la victoire de Jerry M., dans le Grand Steeple (143.150 fr.) Les succès de Daudet, Clarens II, Balaïtou. Apiarist et quelques autres valent à M. Braquessac la septième place et 127.565 francs. Mon Chéri, le gagnant du Grand Prix de l'Elevage et le vieux Journaliste ont fourni la plus grosse part des 122.350 francs de M. Fischof. Cher Tatoué a été le meilleur représentant de M. Guestier (113.750 fr.). M. Gaston Dreyfus (118.675 fr.) a eu surtout Sapientia et la gagnante du Prix Congress, Milo. Pour M. Pfizer (116.140 fr.), il faut mentionner Cerisaie, Vœ Victis, Montavalle ; pour Mme Ricotti (113.005 fr.), Chanoine, Dame des Prés, Alavika, Mademoiselle Aminte ; pour M. Camille Blanc (107.777 fr.), Tibériade, Sophora, Remue Ménage, Cham. M. Thiébaux (102.113 francs), a eu pour principaux gagnants, Dynamo III, Wild Actor ; M. de Rivaud (101.590 francs), Rouziers et Melbourne. M. Foacier, enfin, le dernier des propriétaires dépassant 100.000 francs, exactement 100.495 francs, les doit presque intégralement à Sauveur.

STUART.

LA CARRIÈRE DE STANLEY KETCHELL (1)

Nous terminons ici le récit des aventures de l'ancien champion du monde poids moyens qui devait finir d'une façon si tragique. C'est au *Police Gazette* que nous devons la publication de cet article

A Hope, Idaho, j'obtins du travail dans une équipe de travailleurs de la voie ferrée; cela consistait à porter des traverses. Mais ce travail était trop dur pour moi; les traverses pesaient 250 livres et je n'étais encore qu'un gamin.

Je réussis à prendre un train de marchandises allant à Butte, Mont., mais à Silver Bow, à quelques milles du point de départ, un grand nombre d'entre nous qui voyagions ainsi à l'œil, durent abandonner le train et continuer leur route à pied.

Je demeurai pendant des années, à Butte, avec des fortunes diverses : Je restai trois mois sans voir un lit, constamment sans le sou et mangeant rarement.

J'eus beaucoup de mal à trouver du travail. Après bien des péripéties je devins finalement chasseur dans un restaurant de Butte. Mes fonctions m'obligeaient notamment à transporter sur un plateau, des repas destinés aux locataires de deux immeuble situés à quelque distance du restaurant.

Je m'acquittai de ces fonctions à merveille, m'a-t-on déclaré. Je pouvais porter un plateau sur ma tête, tandis que j'en avais un autre sur chaque bras, transportant ainsi huit à dix repas.

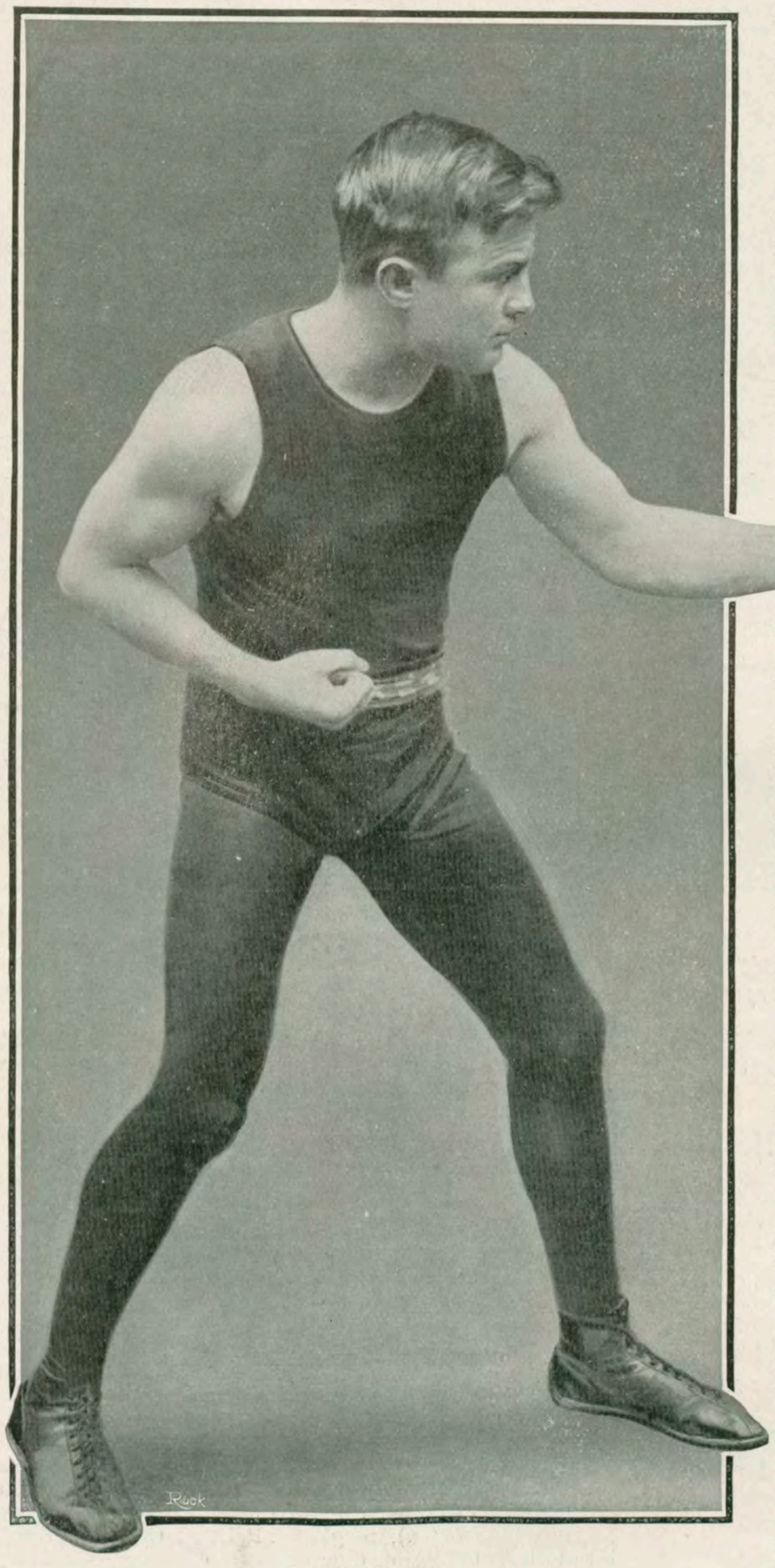
C'est à Butte que je fis montre pour la première fois de mes aptitudes pour la boxe.

Il y avait un autre employé travaillant avec moi au Copper Queen, on l'appelait *Va-les-chercher l' gosse.* La première fois que nous nous battîmes ensemble il m'envoya rouler par terre et descendre un étage. Mais qu'importe je l'ai toujours battu depuis : Un ancien professionnel nommé Maurice Thompson travaillait dans les mines. Il avait continué à venir après son travail au Copper Queen vers 4 heures du matin au moment où les affaires commençaient à battre leur plein. Il me vit aux prises avec mon adversaire et s'éprit de mon style. Il apporta des gants et m'enseigna quelques coups, si bien qu'au bout d'un certain temps, le jeune homme était à même de se mesurer très honorablement avec l'ancien pugiliste.

Billy Nolan qui dirigeait un club me vit à l'œuvre et me mit aux prises avec Dune Mac Donald un ancien combattant. Il en résulta que ce dernier fut matché dans un préliminaire au combat Herrara-Long, avec Maurice Thompson. Il me dit de me mettre à l'entraînement. Je ne savais pas ce qu'était l'entraînement, aussi le demandai-je à un nègre qui me déclara que je devais manger des choses légères. Je me nourris donc de nouilles et il est extraordinaire que je sois encore en vie, après un tel régime.

Eh bien! le soir du combat, l'arène était à un tel point comble que Thompson commença à rire, ne sachant qu'elle contenance prendre, je me mis à rire moi aussi, la bouche grande ouverte. Quelques secondes après. je me trouvai à terre, la tête chauve de Dune Mac Donald dansant au-dessus de moi et je me relevai juste avant le moment fatal. Je réussis cependant à sortir des 6 rounds, mais il eût la décision pour lui... et la bourse de 25 dollars. La défaite éprouvée par moi m'a toujours laissé, depuis, une certaine amertume.

Abandonnant le colportage des plateaux qui m'ennuyait, j'obtins un poste de racoleur dans une maison de jeux et lorsque celle-ci fut fermée, je partis pour Miles City et ensuite pour Billings où je travaillai sur le ranch d'un nommé Tremblay en qualité de cowboy.



Billy Papke.

Billy Papke fut l'un des plus redoutables adversaires de Ketchell et son successeur comme champion du monde.

Ce genre de travail ne me plut pas et je retournai à Butte. Dans une localité voisine de cette ville je me révélais comme pugiliste en battant Kid Tracy qui détenait le titre de champion de cette localité. En ma qualité de champion je dus défendre mon titre, c'était là une rude besogne; les combats étaient abondants et en fin de compte, Tracy et moi nous nous associèrent pour lutter contre tout venant.

Mon poids était alors de 137 livres et Tracy était un peu plus léger, mais cela n'aurait pas fait notre affaire que de nous laisser battre par aucun de ces individus ; aussi, nous avions coutume de leur envoyer des coups formidables.

Nous employions des subterfuges auxquels mon associé et moi avions recours lorsque l'un ou l'autre avait à soutenir un assaut un peu dur; un sac de sable notamment, habilement manœuvré de derrière le rideau était un des moyens employés pour calmer l'ardeur d'un sujet particulièrement difficile.

Je recevais, 1 dollar 1/2 par soirée. Tous les soirs, après l'exhibition, nous trouvions une bande de chemineaux venus de tous les points du monde qui nous attendaient et nous les amenions dans un cabaret à bon marché boire du café chaud et casser une croûte.

Une fois par mois, une soirée était donnée au bénéfice des deux combattants et c'est alors que je me rendais compte des gains qu'on peut réaliser dans la boxe professionnelle, sans parler du plaisir qu'on y trouve. Mon premier combat sérieux me mit aux prises avec Jack Sullivan! Ce fut un combat en 20 rounds mais je l'annihilai.

Tel est le commentaire de Ketchell au sujet de ce match.

A compter de ce moment, les divers incidents de l'existence de Ketchell sont généralement connus. Un reporter de San Francisco le vit combattre à Butte et le recommanda à Sunny Jim Coffroth, le promoteur du combat de San Francisco. Coffroth ne jugea pas à propos de risquer sa chance sur lui, mais il passa le « tuyau » à un club de Marysville, Cal. Il fut matché avec Joe Thomas. Sa carrière fut remarquablement rapide et brillante et, au bout de quelques mois, il tenait la tête de sa division.

Ketchell aimait la vie facile et lorsqu'il n'était pas à l'entraînement il occupait le plus bel appartement de l'hôtel le plus select de San Francisco. Il avait aussi la passion de l'automobile et son bonheur suprême consistait à fendre l'air à la vitesse d'un mille à la minute, plus tard lorsqu'il fut très à l'aise, il acheta une ferme à ses vieux parents, montrant ainsi que sous des dehors frustes il cachait un cœur d'or.

Par suite de la mort de Ketchell, plusieurs prétendants à son titre vont se présenter. Ketchell a toujours déclaré qu'après lui, Hugo Kelly était le meilleur poids moyen et il ajoutait qu'en se retirant, ainsi qu'il en manifestait l'intention, il passerait le titre à l'Italien. Cependant, Billy Papke entend bien disputer le droit de Kelly et il existe en outre un grand nombre de boxeurs secondaires dont les aspirations sont bien connues. Il faut donc s'attendre à toute une série de combats dans la catégorie des poids moyens et l'on peut pronostiquer de rudes batailles.

A. Glarner.

LE NUMÉRO DE FEMINA.

Dans son numéro du 15 janvier, Femina *commence la publication d'un roman passionnant et charmant :* Mayfair, *par Mme Winifred Graham, traduit en français par Mme Asselin (Lucie Paul-Marguerite). L'auteur de ce roman, Mme Winifred Graham, est l'une des romancières les plus justement appréciées.*

Dans ce même numéro, on trouvera, outre une très belle page sur Hélène Dutrieu, la courageuse aviatrice dont nous avons signalé les exploits, l'annonce d'une nouvelle Coupe d'aviation féminine que ce célèbre magazine vient de fonder pour être disputée en 1911.

(1) Voir numéro 641.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Camille Lecestre.